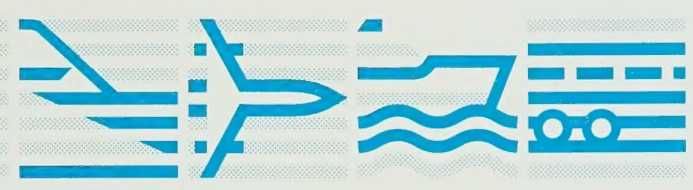




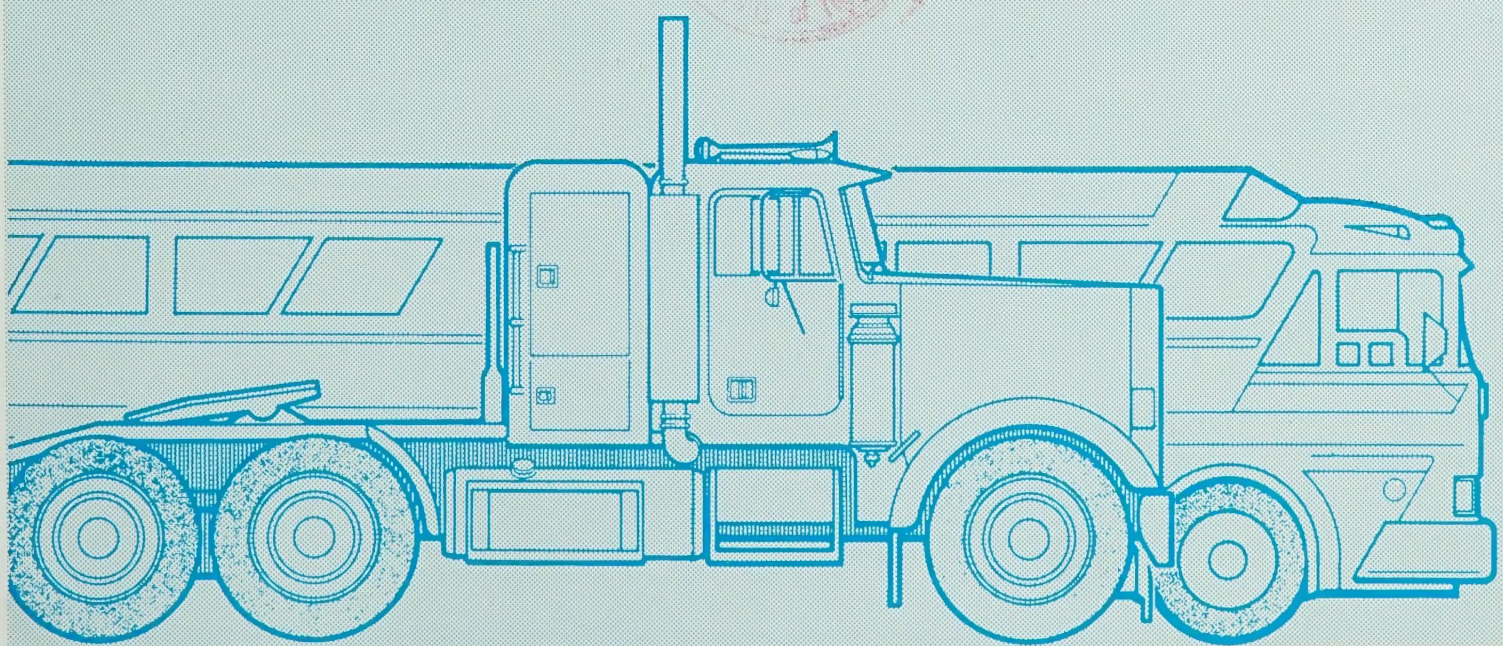
CAI
T120
-C58




FOURTH ANNUAL REPORT TO PARLIAMENT

3 1761 11649040 0

Commercial Vehicle Safety in Canada





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116490400>

Commercial Vehicle Safety in Canada

Fourth Annual Report to Parliament



Prepared by

Motor Carrier Policy and Programs
Policy and Coordination Group
Transport Canada

Evaluation and Data Systems
Surface Group
Transport Canada

Ministre des Transports



Minister of Transport

Annual Report
Department of Transport
Policy and Coordination Group
For the Calendar Year 1991
Submitted under the provisions of the
Motor Vehicle Transportation Act, 1987

To his Excellency the Right Honourable Roméo Leblanc, P.C., Governor General and
Commander-in-Chief of Canada.

MAY IT PLEASE YOUR EXCELLENCY:

The undersigned has the honour to present to Your Excellency the Annual Report
on Commercial Vehicle Safety for the calendar year 1991.

A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'Douglas Young', with a large, sweeping flourish extending to the left.

Douglas Young



Transport
Canada

Transports
Canada

Deputy Minister

Sous-ministre

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

Your file Votre référence

Our file Notre référence

The Honourable Douglas Young, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Mr. Minister:

We have the honour of asking you to transmit for tabling in the House of Commons and the Senate the report on Commercial Vehicle Safety in Canada for the Year 1991.

It is submitted to Parliament in conformity with the provisions of Section 35 of the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

Yours sincerely,

Nick Mulder

Contents

	Page
Executive Summary	iii
Part 1: Implementation of the National Safety Code	1
The National Safety Code	1
The NSC Standards	2
NSC Implementation	3
Deviations from the NSC Standards	5
Federal NSC Expenditures	8
Enforcement of NSC Standards	8
CVSA On-Road Inspections	14
Staffing	15
Part 2: Commercial Vehicle Collision Statistics	17
Introduction	17
Number of Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions	17
Commercial Vehicles as a % of all Vehicles Involved in Traffic Collisions	19
Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions	20
Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions as a Percentage of all Vehicles	21
Condition of Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions	23
Casualties of Reportable Traffic Collisions Involving Commercial Vehicles and Other Vehicles by Vehicle Type and Injury Severity	25
Exposure Indicators	26

List of Tables, Figures and Charts

	Page
Figure 1 - The NSC Standards	2
Figure 2 - NSC Implementation	3
Figure 3 - NSC Implementation	4
Figure 4 - NSC Implementation	4
Figure 5 - Federal NSC Expenditures	8
Figure 6 - Federal NSC Expenditures	9
Figure 7 - CVSA On-Road Inspections	14
Figure 8 - Enforcement Staff	15
Table 1 - Number of Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions by Vehicle Type and Severity	18
Table 2 - Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Reportable Traffic Collisions by Vehicle Type and Severity	20
Table 3 - Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions by Vehicle Type, Vehicle Condition and Severity	22
Table 4 - Casualties of Reportable Traffic Collisions by Vehicle Type and Injury Severity	24
Chart 1 - Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions as a Percentage of all Vehicles Involved in Collisions by Severity	19
Chart 2 - Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions as a Percentage of all Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions by Severity	21
Chart 3 - Percentage of Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions that had Vehicle Defects	23
Chart 4 - Commercial Vehicles Involved in Fatal Crashes per 10,000 Vehicles Registered (Saskatchewan and Ontario)	26
Chart 5 - Road Users Killed in Reportable Traffic Collisions Involving Commercial Vehicles per 10,000 Vehicles Registered by Vehicle Type	27

Commercial Vehicle Safety In Canada

Executive Summary

Section 35 of the Motor Vehicle Transport Act (MVTA) 1987, requires the federal Minister of Transport to table a report before each House of Parliament on:

- i) the progress of the implementation of the rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial truck and bus undertakings; and
- ii) the available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada, involving motor vehicles operated by extra-provincial truck and bus undertakings.

Although the requirement is to focus on extra-provincial truck and bus undertakings, it is impractical to differentiate between extra-provincial and intra-provincial truck and bus undertakings when reporting on the implementation of the various safety standards, since these standards apply equally to both. The status on the implementation of the standards, therefore, is presented for both extra-provincial and intra-provincial operations collectively. Similarly, collision data is reported for commercial vehicles (extra-provincial and intra-provincial truck and bus undertakings) as well as for non-commercial vehicles for comparison purposes. Throughout these reports, the term commercial vehicle refers to a truck with a gross vehicle weight of at least 4,500 kg or a bus with a seating capacity of 10 or more passengers, including the driver.

This report is the fourth such report to be tabled in Parliament. The first annual report, for the year 1988, provided a historical account of the regulatory reform process leading to the passage of the MVTA, 1987. It also provided trends in highway safety statistics up to 1987. The second annual report, for the year 1989, gave a more detailed account of progress in implementing the various National Safety Code (NSC) safety standards and presented a collation of collision statistics for 1986 to 1988. The third annual report, for the year 1990, again provided a NSC implementation status with more emphasis on the enforcement component in implementing the NSC. Highway safety statistics for the five-year period, 1986 to 1990, were included.

This report (nominally for 1991) will describe the progress in implementing the NSC standards using information from two surveys conducted in 1993, and as such, will provide a current status report on NSC implementation as of July 1993. The data on commercial vehicle collisions will include a trend analysis of collisions between 1984 and 1991 in Canada (excluding Quebec) by vehicle type and severity.

Part 1: Implementation of the National Safety Code

The National Safety Code

The Motor Vehicle Transport Act (MVTA) 1987, which came into force on January 1, 1988, effectively deregulated entry to the motor carrier industry from an economic viewpoint - carriers no longer had to prove public necessity; operating authorities were granted provided that applicants met the safety fitness and insurance criteria and provided that there were no valid objections to the issuance of the operating authority. This precipitated a concern by industry and government that safety levels for motor carriers operating on the nation's highways would deteriorate as a result of increased entry to the industry. Senate approval of the MVTA was subject to implementation of a National Safety Code (NSC) by the federal government in cooperation with provincial jurisdictions.

The federal and provincial Ministers of Transport signed a Memorandum of Understanding in 1987 to develop and implement the NSC to encourage motor carrier safety and promote efficiency of the motor carrier industry by means of nationally uniform safety standards for commercial vehicles. The federal government agreed to contribute \$8.58 million towards the development of the key NSC standards and \$15 million over 5 years to assist the provinces adjust to the increased operating expenses associated with the administration and enforcement of these standards.

The NSC was based on a consolidation of then existing provincial legislation and regulations. To this initial framework, new safety initiatives designed to extend safety regulation into areas previously not addressed were added. Some jurisdictions were required to undertake significantly more work than other jurisdictions in relation to developing and implementing the NSC standards. Even for jurisdictions which were further along in the development of safety regulation, legislation had to be revised to accommodate the national norms which were embodied in the NSC standards.

In the first few years, the pattern of expenditures revealed that jurisdictions concentrated their efforts on the important new safety initiatives (Carrier/Driver Profiles, Hours of Service, Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) On-Road Inspections, etc.). Jurisdictions used federal funds to hire staff, acquire equipment and materials, and develop systems to further the development and implementation of the NSC standards.

The NSC Standards

The National Safety Code has no legal status itself, but the standards comprising the Code are intended to serve as models for legislative, regulatory or administrative action by each jurisdiction. A brief description of each standard is provided in Figure 1.

Figure 1

1. SINGLE DRIVER LICENCE CONCEPT	Establishes administrative procedures for ensuring a driver does not hold more than one valid driver's licence.
2. KNOWLEDGE AND PERFORMANCE TESTS	Establishes principles for testing (written,, oral,, road tests) a driver's knowledge of the vehicle,, road rules and traffic laws.
3. DRIVER EXAMINER TRAINING PROGRAM	Establishes a standard training course for driver examiners to ensure driver testing is conducted in a consistent manner throughout Canada.
4. CLASSIFIED DRIVER LICENCING SYSTEM	Establishes seven distinct classes of driver's licence,, each designating a certain type of vehicle that can be operated in accordance with the degree of capability necessary for its operation.
5. SELF-CERTIFICATION STANDARDS AND PROCEDURES FOR DRIVERS	Establishes criteria to certify carriers and schools to train and test commercial vehicle drivers and to issue an appropriate class of licence.
6. MEDICAL STANDARDS FOR DRIVERS	Establishes the minimum medical requirements for each class of driver's licence and the requirements for periodic re-examination.
7. CARRIER/DRIVER PROFILES	Establishes information requirements to control and monitor carrier and driver performance applying appropriate action in the event of unsatisfactory behaviour.
8. SHORT-TERM SUSPENSION	Establishes criteria to suspend a driver's licence for up to 24 hours where the driver's ability to operate a motor vehicle is impaired by alcohol,, fatigue or drugs.
9. HOURS OF SERVICE	Establishes daily and weekly limits on the number of hours driving allowed by operators of commercial vehicles.
10. SECURITY OF LOADS	Establishes restraint criteria to ensure loads are properly bound,, covered or secured.
11. COMMERCIAL VEHICLE MAINTENANCE AND INSPECTION STANDARD	Establishes minimum standards for a commercial vehicle maintenance program and minimum standards to which a vehicle will be inspected at a scheduled frequency.
12. CVSA ON-ROAD INSPECTIONS	Establishes minimum criteria for on-highway inspections of commercial vehicles.
13. TRIP INSPECTION REPORTS	Requires drivers to inspect a vehicle for mechanical fitness before each trip and note the results in a report; carriers are required repair vehicle defects; the next driver must carry a copy of the previous trip inspection report in the cab of the truck.
14. COMPLIANCE REVIEW	Under development
15. FACILITY AUDIT	Establishes the carrier's record-keeping requirements to enable auditors to exam records at the carrier's terminal. The audit is an in-depth review of a carrier's activities relative to the applicable safety standards.
16. FIRST AID TRAINING	Establishes voluntary requirement for drivers to complete a first-aid course. This has not been adopted as a regulated standard in any jurisdiction.

NSC Implementation

Information on the status of implementation for NSC standards was generated by a Task Force of the CCMTA Standing Committee on Drivers and Vehicles. An extensive survey was circulated in January 1993 where all jurisdictions were asked to comment on any deviations from the NSC standards 1 - 6. The July 1993 survey requested jurisdictions to evaluate to what degree their respective legislation/regulations reflected the requirements of the NSC standards 7 - 15. Standard 16, First Aid Training, was not included in the survey since it is a voluntary standard.

Figure 2 summarizes the results of these two surveys showing which standards are fully implemented, partially implemented or not implemented at all, by jurisdiction. It should be noted that these results are different from what has been reported in the previous annual reports to Parliament. For example, the recent information indicates that only one standard (CVSA On-Road Inspections) has been fully implemented by all jurisdictions while the 1990 Report to Parliament indicated six standards were fully implemented. This discrepancy is the result of the manner in which jurisdictions historically have responded to the request for data for the Parliamentary reports; the jurisdictions generally indicated that a standard had been fully implemented even though minor deviances with the NSC standard existed. The results of the current surveys indicate a standard is considered to be fully implemented only if there are no deviations from the NSC standard.

Figure 2

NSC Implementation by Jurisdiction

☐ Implemented with Deviations
☒ Fully Implemented
Blank Not Implemented

STANDARD NAME	BC	AB	SK	MN	ON	QC	NB	NS	PE	NF	YK	NT
MONITORING STANDARDS												
Facility Audits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Driver/Carrier Profiles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Trip inspection Report	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Hours of Service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commercial Vehicle Maintenance	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CVSA - On Road Inspections	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Security of loads	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ADMINISTRATIVE STANDARDS												
Self Certification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
Single Driver Licence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Classified Driver Licence System	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medical	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Knowledge-Performance Test	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Driver Examiner Training Program	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Short-term Suspensions	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

NSC Implementation
by Jurisdiction

Figure 3

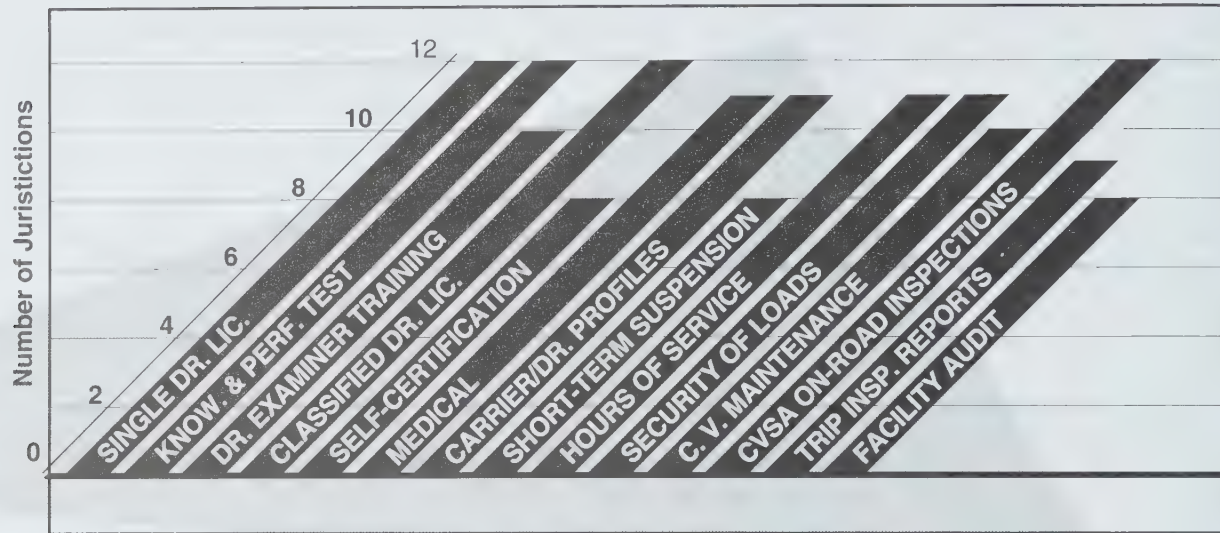
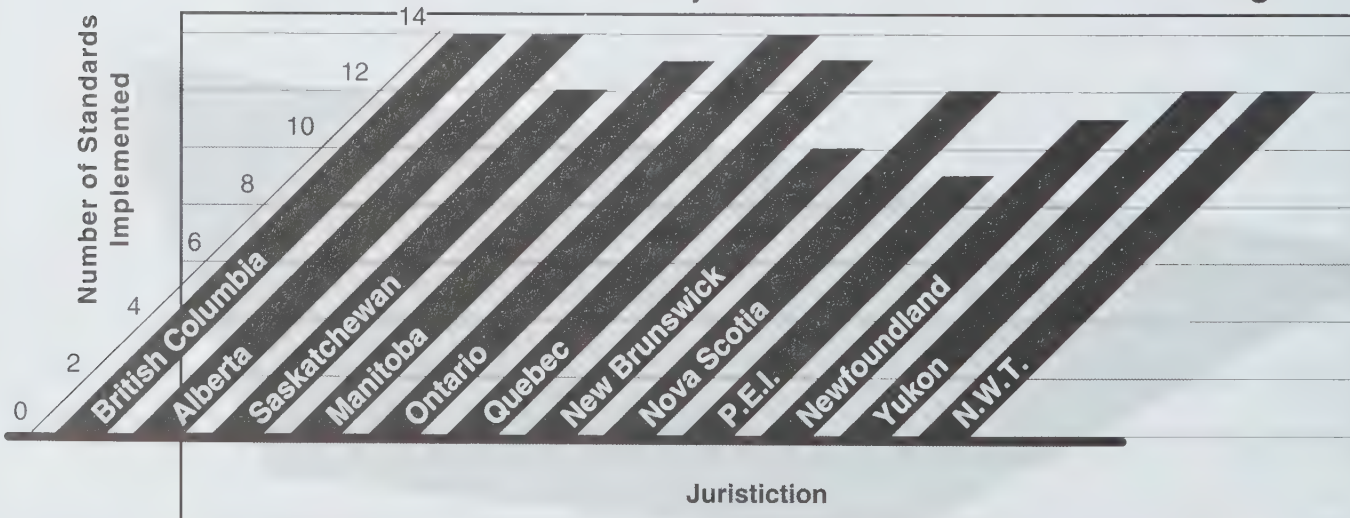


Figure 3 shows the number of jurisdictions that have implemented each standard. Figure 4 shows the number of standards that have been implemented by each jurisdiction. Implementation includes full implementation or implemented with some deviation from the NSC standard.

A number of Task Forces have been established by the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) to review various existing NSC standards. As of December, 1993, the Hours of Service, Trip Inspection, Security of Loads and the Compliance Review standards were all under review or development.

NSC Implementation
By Jurisdiction

Figure 4



Deviations from the NSC Standards

5

1. Single Driver Licence Concept

- BC, ONT, PEI and NB do not request or update the driving records of out-of-province applicants.
- QUE does not update the driving records of out-of-province applicants.
- ALTA does not update driving records to show a licence has been issued in another jurisdiction.

2. Knowledge And Performance Tests

- BC, SASK, ONT, QUE do not require a pre-test interview for road test re-examinations.
- ALTA, QUE, NS, PEI, NFLD, YK, NWT do not certify interpreters for tests.
- SASK, ONT, QUE, NS, NFLD do not include all signs in the road sign test section.
- MAN, ONT, QUE, YK do not include all NSC elements in the pre-road test of vehicles.
- NWT has not implemented re-examination and driver improvement road test interviews.

3. Driver Examiner Training Program

- ONT, QUE course does not include the full range of topics prescribed in the standard
- YK, NWT have not implemented the standard

4. Classified Driver Licencing System

- ALTA, MAN, PEI, YK, NWT do not issue endorsements for gooseneck trailers.
- ONT, QUE, NB do not issue endorsements for towing trailers in excess of 4,600 kg.
- MAN deviates from the class 5 specifications; legislation is pending.
- ONT Class 1 or A designation does not permit the operation of buses.
- NS deviates from the age limit specifications for some licence classes.
- ONT, QUE, PEI Class 1 - 5 licences are not endorsed for the operation of vehicles equipped with air brakes.
- MAN, PEI does not restrict the weight of a towed vehicle for Class 3 licences.
- BC, NFLD have not implemented all provisions of the model standard.

5. Self-certification Standards and Procedures for Drivers

- ONT, QUE training programs and trainer certification process differ from the standard.
- PEI, NFLD, YK, NWT will not implement standard due to their small size.

6. Medical Standards For Drivers

- BC, ALTA, PEI deviate from the standard in one or two specific medical conditions or contain slight variations in the administrative review process.
- SASK Class 5 and restricted Class 1 licences can be issued to monocular drivers; a few other sections of the standard have not been implemented.
- MAN, ONT, QUE, NS have not implemented various sections of the standard.
- NWT has not implemented the standard; legislation is pending.

7. Carrier/Driver Profiles

- BC, ALTA, SASK, MAN, ONT, PEI have not implemented or incorporated all sections of the standard, in particular, accident information, out-of-service information and carrier control activity.
- NS awaiting legislative authority to sanction pursuant to the carrier control activities.
- NFLD has not implemented provisions relating to operating without NSC registration and while under sanction; legislation pending.
- NB has not been implemented standard.

8. Short-term Suspension

- SASK, ONT, NB have not implemented all elements of the standard.
- ALTA does not apply the standard to vehicles 18,000 kg.
- QUE, NS, PEI, NFLD have not implemented the standard.

9. Hours of Service

- BC, NS, PEI, NFLD, NWT have not implemented all the definitions, policy applications and exemptions for the Hours of Service Regulations.
- ALTA did not implement the weekly cap provisions; regulations do not apply to farmers or to vehicles 18,000 kg.
- ONT has introduced some minor deviations such as the requirement for bridge and toll receipts.
- SASK has not implemented the regulation.

10. Security of Loads

- BC, SASK, ONT, NB introduced provisions that deviate slightly from the standard.
- ALTA, QUE introduced provisions that deviate significantly from the standard; the standard does not apply to vehicles less than 18,000 kg in Alberta.
- MAN has not implemented the shipper responsibility provisions of the standard.
- NFLD deviates significantly from the standard with respect to shipper, carrier and driver responsibilities.

- NS does not specify particle size.
 - PEI has not implemented the standard.
11. **Commercial Vehicle Maintenance and Inspection Standard**
- BC does not apply standard to vehicles less than 8,200 kg.
 - ALTA does not apply standard to vehicles less than 18,000 kg.
 - SASK does not apply standard to vehicles less than 10,000 kg.
 - MAN does not apply standard to vehicles less than 10,000 kg.
 - ONT does not apply standard to vehicles less than 10,000 kg.
 - ONT, QUE have not implemented Parts 1.1 and 1.2 .
 - NWT does not apply standard to vehicles less than 18,000 kg.
 - NB, PEI have not implemented the standard.
12. **CVSA On-Road Inspections**
- Fully implemented in all jurisdictions; no deviations.
13. **Trip Inspection Reports**
- BC, QUE incorporate minor deviations respecting exemptions offered.
 - ALTA does not require the driver to record the vehicle inspection in written form; the standard does not apply to vehicles less than 18,000 kg.
 - SASK, MAN, NB have not implemented the standard.
14. **Compliance Review**
- Standard under development.
15. **Facility Audit**
- BC, SASK introduced minor deviations in the standard.
 - ALTA, MAN do not audit all carrier records listed in the standard.
 - ALTA does not apply the standard to vehicles less than 18,000 kg.
 - QUE deviates from the audit process.
 - NS, NFLD have not implemented the standard; legislation pending.
 - NB, PEI have not implemented the standard.
16. **First Aid Training**
- Voluntary standard; no deviations.

Federal NSC Expenditures

When the federal and provincial Ministers signed the Memorandum of Understanding in 1987 to develop and implement the National Safety Code, the federal government agreed to contribute \$8.58 million towards the development costs and \$15 million towards the operating expenses of these NSC standards. Contribution agreements with each jurisdiction were negotiated and put into place during 1987/88. These agreements all expired as of March 31, 1993.

Jurisdictions were requested to provide details on the cost to develop and implement the various NSC standards. However, due to inconsistencies in the reporting of costs, provincial cost estimates are not included in this annual report. A comprehensive review of the NSC program will be undertaken during 1994 and if appropriate cost data is available, provincial costs will be presented in the next annual report.

Data on federal funding of the NSC program are presented in the following two tables. Figure 5 presents a breakdown of federal NSC expenditures by jurisdiction. Figure 6 presents the division between total development and operating expenditures for the entire federal NSC program.

Enforcement of NSC Standards

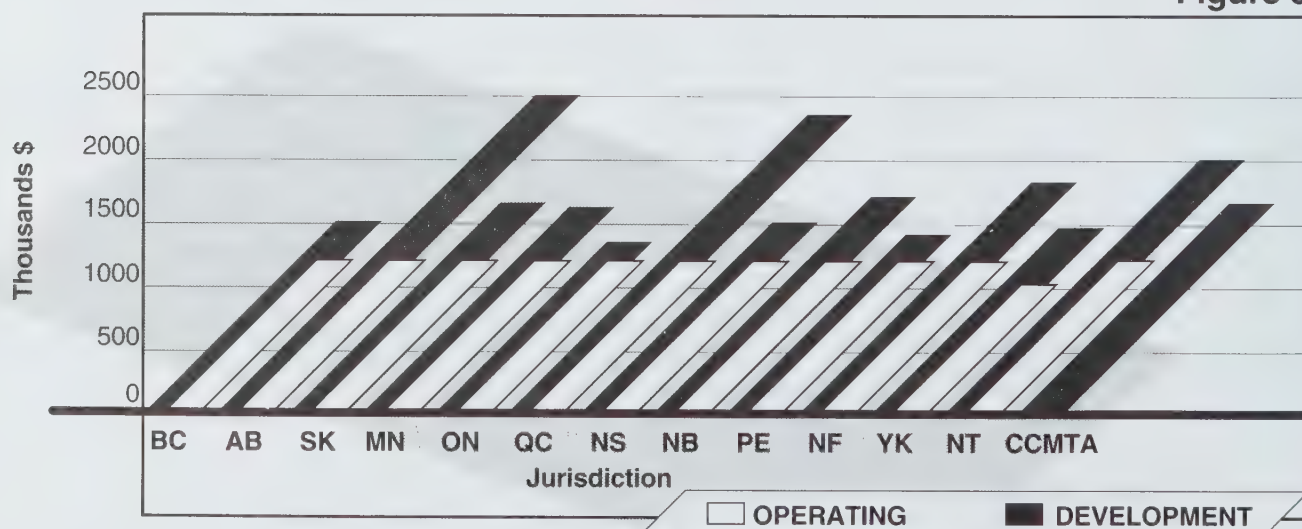
Enforcement of the various NSC standards comprises two major components - roadside vehicle inspections and facility audits.

Roadside enforcement involves an inspection of the commercial vehicle for mechanical safety following a North American standard referred to as the Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) inspection standard. Most CVSA on-road inspections are carried out at weigh scale stations although some jurisdictions employ mobile inspection teams as well. Driver's logbooks, trip inspection reports and driver licencing documentation is also checked.

Federal NSC Expenditures

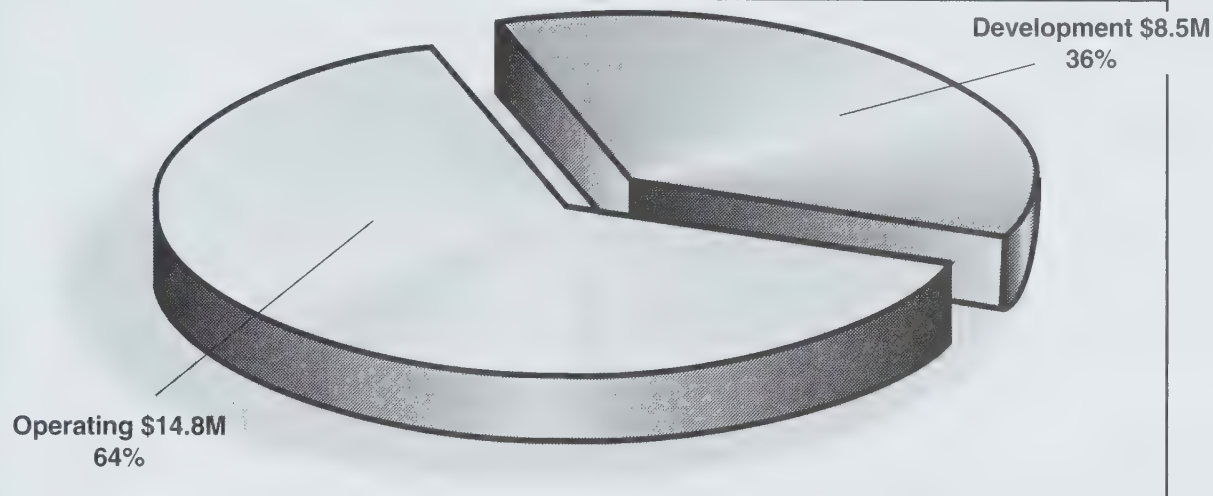
By Jurisdiction

Figure 5



Federal NSC Expenditures Development vs Operating

Figure 6



Facility audits involve a visit to the carrier's office to verify that appropriate record keeping systems are in place to facilitate compliance with the NSC standards. The audit covers all safety policies and procedures in use by the carrier, and consists of examination of certain records and related source documents, interviews with employees, and inspection of vehicles on site.

Jurisdictions maintain or are developing profiles of drivers and carriers by recording all traffic violations, accidents, and the results of vehicle inspections and audits. These profiles are used to monitor a carrier's safety performance and compliance with the NSC standards.

Most jurisdictions follow a similar sanction process when a carrier is found to be in non-compliance with the NSC standards. A warning letter is sent to the carrier warning that a problem exists that must be rectified; if the problem persists, an interview is held with the carrier to develop an action plan to correct the problem; finally, if the carrier does not improve its safety performance, a show-cause hearing is conducted where the carrier has to explain why its' operating authority should not be suspended or cancelled.

A number of enforcement techniques are employed when non-compliance is detected depending upon the nature of the violation; drivers and carriers can be fined; the driver's licence can be suspended; drivers/vehicles can be placed out of service; the carrier's operating authority can be suspended or cancelled.

The following summarizes the enforcement activities in 1991 as reported by each jurisdiction.

British Columbia

There are 140 Motor Carrier Branch enforcement officers employed to enforce the NSC standards. An additional 5,505 police officers also are empowered to enforce the standards.

A total of 16,315 vehicles were inspected under the on-road CVSA inspection standard; of these 8,419 passed, 4,844 failed and another 3,052 were placed out of service. There were 21,883 driver violations and 3,381 carrier violations added to the carrier profiles.

No carriers were involved in show-cause hearings. No facility audits were conducted.

Alberta

Prior to 1991, most of Alberta's enforcement efforts were directed at education and detention without prosecution. Although education continues to be an important element of Alberta's enforcement efforts, staff were active in laying charges against carriers for violations under both the federal and provincial Hours of Service Regulations as well as laying charges for failure to respond to repair notices issued during CVSA inspections.

Data is not available to determine the actual level of compliance with the Hours of Service Regulations, however, officials believe that the Regulations have been more readily accepted since the province began prosecuting drivers and carriers.

Approximately 125,000 vehicles were checked at roadside inspections and 2,000 facility audits were conducted in 1991. With respect to mechanical inspection, approximately 30% of the total number of vehicles checked were placed out of service for a variety of reasons.

Although a number of carriers were assigned an unsatisfactory NSC safety rating as a result of non compliance with the standards, no show-cause hearings were held. All safety violations detected by enforcement staff have resulted in a combination of education, out of service, repair and report, and the laying of charges - all in an effort to achieve compliance.

Saskatchewan

In 1991, 42 uniformed traffic officers plus 9 investigators enforced NSC standards in Saskatchewan. On a part time basis, 7 members of the RCMP participate in CVSA inspections. Two safety officers are dedicated to monitoring the quality of commercial vehicle inspections done by certified inspection stations.

The level of compliance with the CVSA inspection standard remains at approximately 30%. In many cases, warnings are issued

requiring carriers to fix vehicle safety defects. Less than 1% of vehicles were placed out of service.

Highways and Transportation personnel conducted soft enforcement of the other standards such as the federal Hours of Service Regulations, load security and trip inspection reporting standards. Facility audits were restricted to initial audits explaining the purpose of the NSC to trucking companies.

The absence of regulations continues to impair investigator's ability to use hard enforcement of hours of service, load security and trip inspection reporting requirements.

Manitoba

Manitoba's enforcement program involves an educational component (press releases, seminars, magazine articles, counselling), written warnings, formal proceedings before the Motor Transport Board, and fines.

Vehicle defects detected during road-side CVSA inspections are required to be repaired within a specified time period. Vehicles with hazardous defects threatening public safety are taken out of service immediately and not allowed to proceed.

Non-compliance with the insurance requirements under safety fitness resulted in 200 carriers receiving warning letters; 117 carriers had their operations suspended; and 30 carriers had their operating authority revoked.

Enforcement encompasses both fixed inspection stations and on-road surveillance. Although the primary responsibility of the transport compliance section is to ensure vehicles adhere to proper weights and size restrictions, spot checks for compliance with operating authority and NSC standards are undertaken.

The total number of vehicles inspected was 520,897 resulting in 2,731 prosecutions including 99 hours of service violations; 251 driver and vehicle licencing violations; 1,030 faulty equipment and safety violations; and 1,246 for vehicle size and weight violations.

Approximately 200 partial facility audits were conducted at vehicle maintenance inspection stations; certification of 1 station was revoked; 2 stations voluntarily surrendered their certification.

Ontario

Ontario has introduced a balanced compliance program using a mix of education, compliance monitoring and enforcement. Field enforcement programs include on-road inspections, investigations, facility audits and motor vehicle inspections. These programs are further supported by a

number of administrative processes including carrier licencing, commercial vehicle operator's record (CVOR) and the hearing process.

The CVOR was developed to monitor and track individual operator's performance based on the number and type of convictions or detentions recorded. Warning letters and interview notices generated by the CVOR system enable operators to evaluate and take action to improve their compliance level. This system also allows enforcement officials to target operators for audit and provide data on the areas of weakest compliance.

In 1991, officials undertook 1,728 facility audits; 12,630 checks of logbooks; 41,958 vehicle inspections; 319,296 document checks; and 1,217,125 vehicle weighings. Ministry officials sent 447 warning letters, initiated 181 interviews and issued 4 sanctions. Trends indicate that of all operators receiving a warning letter, 78% did not require an interview; as well, 77% of operators interviewed did not require any further action. The data also indicates that there has been no significant change in the rate of compliance over the previous year.

Quebec

Quebec's highway enforcement officers are responsible for enforcing the Quebec Highway Safety Code which includes the NSC standards. Enforcement includes both road-side inspections and facility audits.

Highway enforcement officers charged 459 drivers and 31 carriers for violating the Hours of Service Regulations and 194 drivers and 164 carriers for violating the commercial vehicle maintenance standard.

Quebec officials inspected 7,904 vehicles as part of their quality control inspection program and discovered that 735 mechanical inspection certificates were issued to vehicles exhibiting major defects. A total of 9,262 vehicles underwent a CVSA on-road inspection; of these, 589 vehicles were detected with major defects.

New Brunswick

In New Brunswick, enforcement is carried out by 80 NSC officers including 8 officers dedicated to mobile enforcement teams. These teams conduct CVSA level 1, 2, and 3 commercial vehicle safety inspections at fixed sites and during mobile operations. Additional enforcement is done by the RCMP although their enforcement is very minimal.

Officials conducted 3,940 Hours of Service checks resulting in 269 charges and 367 warnings. Officials also completed 2,193 CVSA inspections, however, no data is available on the number of infractions. A number of Hours of Service audits were also completed, however, due to the lack of legislation, no charges were laid even though numerous violations were detected.

Nova Scotia

The Road Transport Inspection Staff enforces all NSC standards with particular emphasis on CVSA on-road inspections, hours of service, trip inspections and load security. Since the offences for hours of service and trip inspections are not included under the Summary Proceedings Act, warnings only are being issued.

The Maritime Provinces are developing a common policy regarding demerit points, threshold levels for warnings, interviews and sanctions which will form part of their compliance review process.

A total of 3,134 vehicles underwent a CVSA on-road inspection in 1991; 2,310 of these (74%) failed the inspection for a number of reasons, most notably faulty brakes (65%); lights (47%); and suspension (31%). A total of 255 charges were laid resulting in 227 prosecutions; 1,530 warnings were issued and 458 vehicles were placed out of service.

Prince Edward Island

Enforcement consists of highway patrols, road-side checkpoints, and random checks of commercial vehicles passing through fixed highway scales. Highway Safety officers conduct commercial vehicle stop checks as well as CVSA inspections. The weigh scale staff also conduct CVSA walkaround inspections on a regular basis in addition to weighing vehicles and enforcing other NSC standards.

A large percentage vehicles are placed out of service under the CVSA inspection program for improper brake adjustment. Enforcement staff are also encountering numerous logbook infractions.

Newfoundland

Enforcement activities involve joint road-side inspections between provincial inspectors and officers of the Royal Newfoundland Constabulary and the RCMP. A total of 135,722 inspections for vehicle weights, logbooks, maintenance, etc. were conducted in 1991 resulting in 2,542 warnings and 2,163 charges.

Out of a total 449 CVSA road-side inspections conducted, 270 warnings and 123 charges were issued. Out of a total of 2,374 drivers checked for compliance with the hours of service regulations, 107 warnings and 6 charges were issued. Out of a total 904 inspections of pre-trip reports, no charges but 50 warnings were issued.

Yukon Territories

On highway enforcement includes 2 mobile enforcement officers, 24 weigh station personnel, 13 Motor Vehicle Inspectors and 3 NSC Inspectors. The CVSA on-road inspections are undertaken by the Motor Vehicle and NSC Inspectors often in cooperation with weigh station and

mobile enforcement personnel. The NSC inspectors also performed 76 facility audits.

In 1991, 358 CVSA inspections were carried out; 106 vehicles were placed in restricted status and another 30 were placed out of service. The level of compliance with CVSA inspections has increased from 35% in 1990 to 58% in 1991.

There were no show/cause hearings in 1991. Enforcement is limited due to lack of legislative authority for hours of service, load security and trip inspection standards. Amendments to the Highway Act regulations and the Motor Vehicles Act for this authority is required.

Northwest Territories

Enforcement comprises vehicle checks conducted at weigh scale locations, road-side inspections and facility audits by the 18 motor vehicle enforcement officers. Facility audits were carried out at 90 of the 360 NSC carriers registered in the NWT.

In 1991, 20 violations of the hours of service were detected; 4 vehicles were in violation of the load security measures; and 8 drivers operating vehicles with mechanical defects were charged.

CVSA On-Road Inspections

The following table summarizes the number of vehicles inspected under the CVSA inspection standard and the results of these inspections by province.

CVSA On-Road Inspections

Figure 7

PROV	VEHICLES INSPECTED	PASS	FAIL	OUT OF SERVICE	NUMBER OF VEHICLES PLACED OUT-OF-SERVICE AS A % OF VEHICLES INSPECTED
BC	16,315	8,419	7,896	3,052	18.7
ALTA	—	—	—	—	30.0
SASK	—	—	—	—	<1.0
MAN	2,092	997	1,095	76	3.6
ONT	42,000	—	—	—	—
QUE	9,262	—	589	—	—
NB	2,193	—	—	—	—
NS	3,134	824	2,310	458	14.6
PEI	—	—	—	—	—
NFLD	449	56	393	—	—
YUK	358	222	136	30	8.4
NWT	—	—	—	—	—

STAFFING

The following table summarizes the number of personnel involved in the enforcement by provincial ministry officials and police forces as well as personnel involved in the administration of the various NSC standards.

Enforcement Staff

Figure 8

PROV.	TRANSPORTATION DEPARTMENT	POLICE FORCE	NSC STAFF
BC	140	5, 505	20
ALTA	—	—	—
SASK	53	7	8
MAN	73	15	—
ONT	313	22, 300	37
QUE	188	264	100
NB	80	—	—
NS	5	—	6
PEI	63	76	8
NFLD	41	—	12
YUK	39	—	4
NWT	30	0	5

PART 2 COMMERCIAL VEHICLE COLLISION STATISTICS

Introduction:

This part of the report provides trend data on reportable traffic collisions involving commercial vehicles which includes buses, straight trucks and tractor trailers.

Trend information has been produced by examining collision data involving commercial vehicles from all jurisdictions except Quebec for the period from 1984 to 1991. Quebec data were excluded because of changes that occurred during 1988 in their system of collision reporting, which resulted in a reported increase of almost 400% in the number of commercial vehicles involved in traffic collisions between 1987 and 1989. Ontario also introduced a revised traffic collision report form in 1988 which resulted in an increase of approximately 30% in the number of commercial vehicles involved in reportable traffic collisions during 1988 and 1989. Collision data from Ontario were never-the-less included since the increase was not as significant as was the case with Quebec data.

All vehicle, driver and victim information were derived from Transport Canada's national traffic collision data file (Triad), which is a compilation of all police reported records of traffic collisions that occurred on public roads in Canada.

Number of Vehicles Involved In Reportable Traffic Collisions — Canada Excluding Quebec 1984 1991:

The figures in Table 1 show the distribution of commercial vehicles and non-commercial vehicles involved in reportable traffic collisions according to severity and vehicle type. The total number of commercial vehicles involved in a reportable collision increased slightly each year between 1984 and 1987; increased significantly in 1988 (21%) and 1989 (10%); then decreased in both 1990 and 1991. This same trend was evident in the number of non-commercial vehicles involved in reportable collisions as well.

Fatal

The total number of commercial vehicles involved in fatal collisions during the 1984-1991 period does not demonstrate any clear trend. The number of vehicles gradually increased until 1989; levelled off in 1990; then decreased in 1991 to 1985 levels.

The number of buses involved in fatal collisions is quite small ranging from between 30 and 45 vehicles per year except in 1984 and 1987 when very few buses were involved (17 and 21 respectively) in fatal collisions. The number of straight trucks involved in fatal collisions gradually increased each year to peak at 177 in 1989; then decreased in 1990 and 1991 to 1985 levels. The number of tractor trailers involved in

**Number of Vehicles Involved In Reportable Traffic Collisions
by Vehicle Type and Severity**
Canada Excluding Quebec — 1984-1991

Table 1

Collision Severity	Vehicle Type	Year							
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Fatal	Buses	17	38	31	21	42	34	37	45
	Straight Trucks	138	141	111	147	153	177	159	141
	Tractor-Trailers	262	267	272	294	282	285	301	263
	Total Commercial Vehicles	417	446	414	462	477	496	497	449
	Total Non-Commercial vehicles	3,614	3,579	3,695	3,870	3,719	3,993	3,539	3,223
	Total - All Vehicles Involved	4,031	4,025	4,109	4,332	4,196	4,489	4,036	3,672
Personal Injury	Buses	1,807	1,986	1,899	1,944	1,804	1,917	1,886	1,568
	Straight Trucks	3,050	3,419	3,459	3,411	4,380	4,613	4,105	3,813
	Tractor-Trailers	3,163	3,459	3,522	3,672	3,530	3,718	3,313	2,943
	Total Commercial Vehicles	8,020	8,864	8,880	9,027	9,714	10,284	9,304	7,727
	Total Non-Commercial vehicles	213,825	235,009	247,346	264,070	257,025	281,159	247,423	236,306
	Total - All Vehicles Involved	220,845	243,873	256,226	273,097	266,739	291,407	256,727	244,033
Property Damage	Buses	3,807	3,624	3,700	3,705	4,569	5,375	5,217	4,888
	Straight Trucks	8,547	8,771	10,737	10,521	14,426	16,309	15,945	13,852
	Tractor-Trailers	7,708	7,924	9,485	9,659	11,096	12,083	11,889	10,053
	Total Commercial Vehicles	20,062	20,319	23,922	23,885	30,091	33,767	33,051	28,793
	Total Non-Commercial vehicles	607,343	615,882	617,309	648,281	735,635	852,023	787,409	676,410
	Total - All Vehicles Involved	627,405	636,201	641,231	672,166	765,726	885,790	820,640	705,203
Total	Buses	5,631	5,648	5,630	5,670	6,415	7,326	7,140	6,501
	Straight Trucks	11,735	12,331	14,307	14,079	18,959	21,099	20,209	17,806
	Tractor-Trailers	11,133	11,650	13,279	13,625	14,908	16,086	15,503	13,259
	Total Commercial Vehicles	28,499	29,629	33,216	33,374	40,282	44,511	42,852	36,969
	Total Non-Commercial vehicles	824,782	854,470	868,350	916,221	996,379	1,137,175	1,038,371	915,939
	Total - All Vehicles Involved	853,281	884,099	901,566	949,595	1,036,661	1,181,686	1,081,223	952,908

fatal collisions increased gradually and steadily from 1984 until 1990 (by 15% over 1984), before returning to the 1984 level in 1991.

Personal Injury

The number of commercial vehicles involved in injury producing collisions were approximately the same between 1985 and 1987; increased in 1988 and 1989; then decreased sharply in 1990 and 1991. By 1991, there were fewer vehicles involved in injury producing collisions than there were in 1984.

The number of buses did not follow a consistent trend, however, the number remained consistently in the 1,800 to 2,000 range until 1991 when there was a large decrease in the number of involved buses (15% fewer than in 1984). The number of straight trucks involved in personal injury crashes increased until 1989 (51% higher than 1984); then decreased in 1990 and 1991 (21% lower than 1989). The number of tractor

trailers involved in injury producing collisions also followed an increasing pattern from 1984 until 1989 (18% higher than 1984); then there were substantial decreases in 1990 and 1991 (26% fewer than 1989). By 1991, there were 7% fewer tractor trailers involved in personal injury collisions than in 1984.

Property Damage

All three commercial vehicle types were involved in property damage collisions considerably more often during the 1988-1991 period than during the 1984-1987 period. It must be mentioned here again that changes in reporting procedures in Ontario, beginning in 1988, have contributed, at least in part, to these substantially increased figures.

The number of buses involved in property damage collisions remained fairly stable during the 1984-1987 period; increased considerably in 1988 and 1989; then decreased in 1990 and 1991. Compared with the 1984 figure, straight trucks were involved in property damage crashes between 62% and 91% more frequently during the 1988-1991 period. The increases in the number of tractor trailers involved in these crashes during the 1988-1991 period, while not as substantial as the increases for straight trucks, were never-the-less considerable between 30% and 57%. However, decreases in the number of property damage collisions have been recorded in both 1990 and 1991 for straight trucks as well as for tractor trailers.

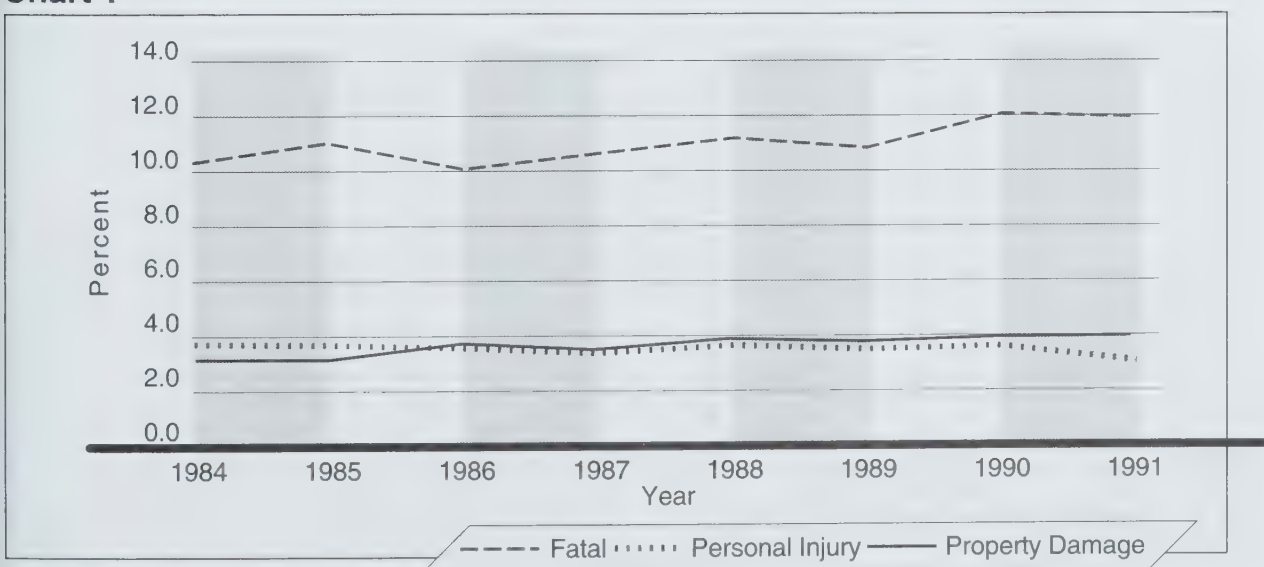
Commercial Vehicles as a % of all Vehicles Involved in Traffic Collisions — Canada Excluding Quebec 1984-1991:

Chart 1 shows the distributions of commercial vehicles involved in traffic collisions as a percent of all vehicles involved in reportable crashes according to severity.

Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions As a Percent of All Vehicles Involved in Collisions By Severity

Canada Excluding Quebec - 1984-1991

Chart 1



The number of commercial vehicles involved in fatal collisions as a percent of all vehicles involved in fatal collisions gradually increased from 10.3% in 1984 to 12.2% in 1991. The number of commercial vehicles involved in injury producing collisions as a percent of all vehicles involved in these collisions remains relatively constant (3.5%) between 1984 and 1990 before decreasing to 3.2% in 1991. The number of commercial vehicles involved in property damage crashes as a percent of all vehicles involved in these collisions follows a gradual increasing trend from 3.2% in 1984 to 4.1% in 1991.

These trends are somewhat different than those observed when examining the absolute number of commercial vehicles involved in these collisions.

Commercial Vehicles Involved In Single Vehicle Collisions — Canada Excluding Quebec 1984-1991

The figures in Table 2 show the distributions of commercial vehicles involved in single vehicle reportable traffic collisions according to collision severity.

Fatal

With the exception of moderate increases during 1986, 1988 and 1991, the number of commercial vehicles involved in single vehicle fatal collisions was virtually identical at 81 throughout the 1984-1991 period. Relatively small numbers of all three commercial vehicle types were

Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Reportable Traffic Collisions By Vehicle Type and Severity

Canada Excluding Quebec - 1984 -1991

Table 2

Collision Severity		Year							
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Fatal	All Buses	6	11	7	10	11	8	10	10
	Straight Trucks	25	27	32	24	31	33	26	33
	Tractor-Trailers	49	43	48	47	44	40	45	43
	Total Commercial Vehicles	80	81	87	81	86	81	81	86
Personal Injury	All Buses	419	406	378	374	353	369	394	281
	Straight Trucks	665	645	635	566	666	683	621	601
	Tractor-Trailers	729	763	772	733	750	772	719	612
	Total Commercial Vehicles	1813	1814	1785	1673	1769	1824	1734	1494
Property damage	All Buses	165	178	178	187	198	246	231	191
	Straight Trucks	1371	1438	1913	1786	2236	2426	2251	2030
	Tractor-Trailers	2137	2223	2654	2551	3018	3395	3237	2694
	Total Commercial Vehicles	3673	3839	4745	4524	5452	6067	5719	4915
Total	All Buses	590	595	563	571	562	623	635	482
	Straight Trucks	2061	2110	2580	2376	2933	3142	2898	2664
	Tractor-Trailers	2915	3029	3474	3331	3812	4207	4001	3349
	Total Commercial Vehicles	5566	5734	6617	6278	7307	7972	7534	6495

involved in single vehicle fatal collisions and no clearly demonstrated trend is evident.

Personal Injury

The number of commercial vehicles involved in injury producing single vehicle collisions was also fairly stable, except for a moderate decrease in 1987 and a substantial decrease (14%) in 1991. The most significant change occurred with the number of buses involved in these collisions where there were 33% fewer collisions in 1991 than in 1984.

The number of straight trucks involved in injury producing single vehicle collisions remained relatively flat during this period with moderate decreases during 1987 and 1991 (15% and 10% respectively) compared to 1984 levels.

Property Damage

Compared to the 1984 figure, the number of commercial vehicles involved in single vehicle property damage collisions increased considerably in 1986 (by 29% over the 1984 figure), remained at about that level during 1987, and then increased again substantially during the 1988-1991 period (34% to 65% higher than in 1984).

The number of buses involved in single vehicle traffic collisions gradually increased each year to peak in 1989 then decreased in 1990 and 1991 to 1987 levels. The number of straight trucks involved in single vehicle collisions steadily increased until 1989 then decreased in 1990 and 1991. The pattern for tractor trailers involved in these collisions was similar to straight trucks though less severe.

Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions as a Percentage of all Vehicles — Canada Excluding Quebec 1984-1991:

Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions as a Percent of All Vehicles Involved in Single Vehicle Collisions By Severity

Canada Excluding Quebec - 1984-1991

Chart 2

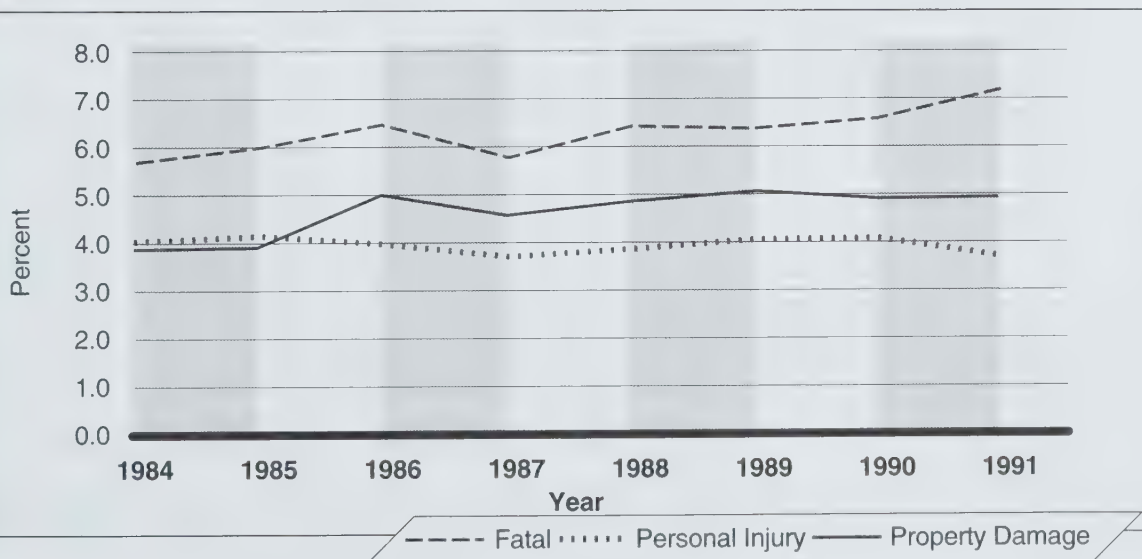


Chart 2 shows the distributions of commercial vehicles involved in single vehicle crashes as a percent of all vehicles involved in single vehicle collisions by severity. It can be seen that the trend lines are very similar to those illustrating the trends for all collisions involving commercial vehicles in Chart 1.

Fatal

The number of commercial vehicles involved in single vehicle fatal collisions as a percentage of all vehicles follows a gradually increasing

Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions By Vehicle Type, Vehicle Condition and Severity

Canada Excluding Quebec - 1984 -1991

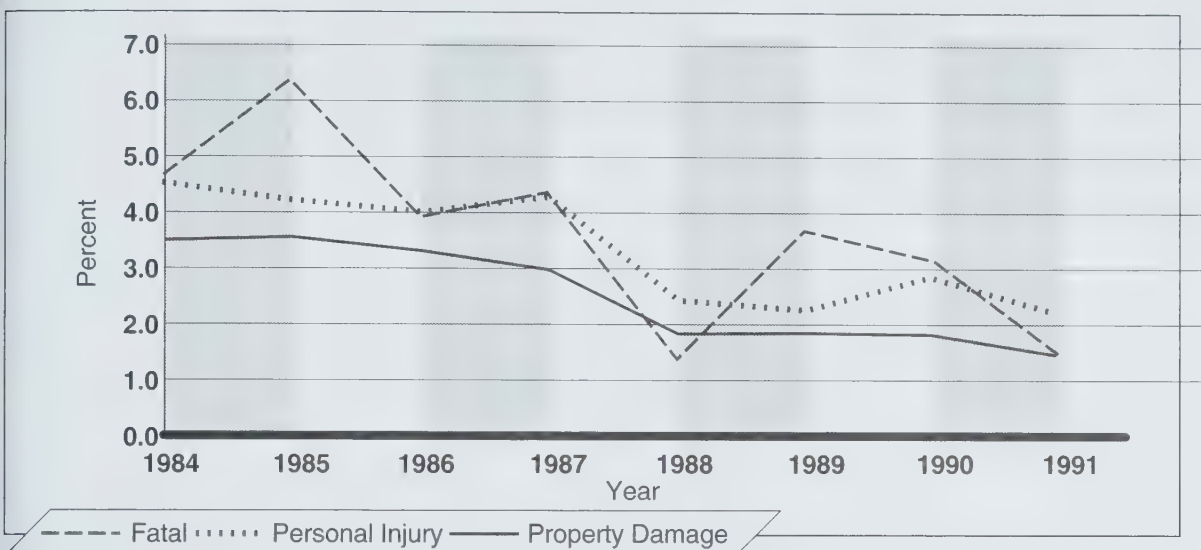
Table 3

Collision Severity	Vehicle Condition	Year							
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Fatal	No Apparent Defect	391	411	395	442	470	478	470	433
	Defective Brakes	11	18	10	13	3	13	12	4
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	2	5	2	2	1	2	0	1
	Defective Wheels/Susp.	2	0	1	1	0	1	1	0
	Defective Tires	4	5	3	3	2	1	2	1
	Other/Unknown	7	7	3	1	1	1	12	10
	Total	417	446	414	462	477	496	497	449
Personal Injury	No Apparent Defect	7,566	8,386	8,414	8,560	9,429	9,914	8,730	7,481
	Defective Brakes	194	200	194	204	145	136	140	81
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	38	40	34	33	30	25	19	16
	Defective Wheels/Susp.	26	33	26	38	20	18	22	18
	Defective Tires	70	71	68	78	35	43	51	34
	Other/Unknown	126	134	144	114	55	112	342	97
	Total	8,020	8,864	8,880	9,027	9,714	10,248	9,304	7,727
Property Damage	No Apparent Defect	18,938	19,149	22,672	22,776	29,213	32,959	31,220	27,961
	Defective Brakes	306	350	368	339	270	313	265	199
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	79	70	92	70	82	75	78	39
	Defective Wheels/Susp.	120	116	108	95	47	60	61	60
	Defective Tires	142	127	153	151	102	116	121	56
	Other/Unknown	477	507	529	454	377	244	1,306	478
	Total	20,062	20,319	23,922	23,885	30,091	33,767	33,051	28,793
Total Vehicles Involved	No Apparent Defect	26,895	27,946	31,481	31,778	39,112	43,351	40,420	35,875
	Defective Brakes	511	568	572	556	416	462	417	284
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	119	115	128	105	113	102	97	56
	Defective Wheels/Susp.	148	149	135	134	67	79	84	78
	Defective Tires	216	203	224	232	139	160	174	91
	Other/Unknown	610	648	676	569	433	357	1,660	585
	Total	28,499	29,629	33,216	33,374	40,282	44,511	42,852	36,969

Percent of Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions that had Vehicle Defects

Chart 3

Canada Excluding Quebec - 1984-1991



trend. In 1984, commercial vehicles accounted for 5.7% of all vehicles involved in single vehicle fatal crashes, while by 1991 the figure had increased to 7.1%.

Personal Injury

The proportional distribution of commercial vehicles involved in all single vehicle injury producing collisions remained relatively constant (3.8 % 4.0 %) of all vehicles from 1984 until 1990; then decreased somewhat in 1991 to 3.6%.

Property Damage

During 1984 and 1985, commercial vehicles involved in single vehicle property damage collisions accounted for 3.9% of all vehicles involved in single vehicle traffic collisions. This figure increased to 5% in 1986, and then remained at or close to that level up to and including 1991.

Condition of Commercial Vehicles Involved In Reportable Traffic Collisions — Canada Excluding Quebec 1984-1991:

Table 3 shows the distribution of commercial vehicles involved in traffic collisions according to vehicle condition. More than 90% of these vehicles had no apparent defect at the time of collision. When a defect was recorded, defective brakes and tires were the two most often reported defect.

From 1988, when the National Safety Code standards were introduced, until 1991, considerably smaller percentages of commercial vehicles that were involved in collisions had reported vehicle defects. During the 1984-1987 period, the average distribution of defective

commercial vehicles involved in fatal crashes during the 1988-1991 period (2.4%) was considerably lower than during the 1984-1987 period (4.8%); for commercial vehicles involved in injury producing collisions, 4.2% were reported defective during the 1988-1991 period compared to 2.4% during the 1988-1991 period. The corresponding figures for commercial vehicles involved in property damage collisions were 3.3% and 1.7% respectively.

Casualties of Reportable Traffic Collisions By Vehicle Type and Injury Severity

Canada Excluding quebec 1984 - 1991

Table 4

Injury Severity	Vehicle type	Year							
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Injured	All Buses	1,314	1,580	1,503	1,481	1,274	1,443	1,511	1,238
	Straight Trucks	1,314	1,335	1,286	1,201	1,649	1,619	1,455	1,405
	Tractor-trailer	1,373	1,326	1,380	1,303	1,291	1,306	1,250	1,074
	Com. Vehicle Occupant Total	4,001	4,241	4,169	3,985	4,214	4,368	4,216	3,717
	Occupants of Other Vehicles Involved With Com. Vehicles	7,134	7,670	7,932	8,444	9,039	9,870	8,938	7,798
	Pedestrians	420	429	396	396	451	460	474	399
	Total victims of Collisions Involving Com. Vehicles	11,555	12,340	12,497	12,825	13,704	14,698	13,628	11,914
	Victims of all Other Cllns.	170,981	185,105	193,825	207,252	205,192	211,077	195,784	186,198
	Total - All Injured	182,536	197,445	206,322	220,077	218,896	225,775	209,412	198,112
Killed	All Buses	3	1	12	0	3	3	4	4
	Straight Trucks	28	25	23	23	17	21	24	20
	Tractor-trailer	45	44	44	40	41	40	56	29
	Com. Vehicle Occupant Total	76	70	79	63	61	64	84	53
	Occupants of Other Vehicles Involved With Com. Vehicles	347	380	355	412	397	418	395	400
	Pedestrians	41	54	39	44	58	47	53	52
	Total victims of Collisions Involving Com. Vehicles	464	504	473	519	516	529	532	505
	Victims of all Other Cllns.	2,424	2,469	2,537	2,633	2,533	2,542	2,344	2,173
	Total - All Killed	2,888	2,973	3,010	3,152	3,049	3,071	2,876	2,678
Total Casualties	All Buses	1,317	1,581	1,515	1,481	1,277	1,446	1,515	1,242
	Straight Trucks	1,342	1,360	1,309	1,224	1,666	1,640	1,479	1,425
	Tractor-trailer	1,418	1,370	1,424	1,343	1,332	1,346	1,306	1,103
	Com. Vehicle Occupant Total	4,077	4,311	4,248	4,048	4,275	4,432	4,300	3,770
	Occupants of Other Vehicles Involved With Com. Vehicles	7,481	8,050	8,287	8,856	9,436	10,288	9,333	8,198
	Pedestrians	461	483	435	440	509	507	527	451
	Total victims of Collisions Involving Com. Vehicles	12,019	12,844	12,970	13,344	14,220	15,227	14,160	12,419
	Victims of all Other Cllns.	173,405	187,574	196,362	209,885	207,725	213,619	198,128	188,371
	Total - Casualties	185,424	200,418	209,332	223,229	221,945	228,846	212,288	200,790

However, it must be mentioned that there was much higher variability in the decreasing trend for reported defective commercial vehicles involved in fatal crashes. While only 1.3% of commercial vehicles involved in fatal crashes were reported defective during 1988, this rate increased to 3.6% and 3.1% during 1989 and 1990 respectively, before decreasing again to 1.4% during 1991.

Casualties of Reportable Traffic Collisions Involving Commercial Vehicles and Other Vehicles By Vehicle Type and Injury Severity - Canada Excluding Quebec 1984-1991:

Table 4 shows the distributions of all road users killed and injured in traffic collisions according to type of vehicle occupied. The figures are subdivided into occupant casualties of commercial vehicles, occupant casualties of other vehicles involved with commercial vehicles, pedestrian casualties resulting from these collisions and all other road user casualties.

Fatalities

Since 1988, the number of fatalities among bus occupants has remained constant at 3 to 4 per year. The number of straight truck occupant fatalities decreased slightly between 1984 and 1988; gradually increased during 1989 and 1990 before decreasing again in 1991. The number of tractor trailer occupant fatalities followed a gradual downward trend between 1984 and 1989 (11% fewer fatalities in 1989); increased 40% in 1990; then decreased 54% in 1991. The number of fatalities of occupants of other vehicles involved in collisions with commercial vehicles remained fairly static at approximately 400 fatalities each year from 1987 until 1991. The number of pedestrians killed as the result of a commercial vehicle collision do not show any consistent trend, however, the number has been in the 44 to 58 range since 1987.

Injuries

Since 1985, the number of injured bus occupants hovered around the 1,500 range each year with the exception of 1988 and 1991 when the number dropped to 1,274 and 1,238 respectively. There were a considerably higher number of straight truck occupants injured during the 1988-1991 period than during the 1984-1987 period, with the largest increases occurring during 1988 and 1989. The number of tractor trailer occupants injured during this period, followed a gradual and steady downward trend from 1984 until 1991 with a substantial decrease in 1991, when the injury total was 14% lower than in 1990. The figures also show that the number of occupants of other vehicles who were injured when involved in collisions with commercial vehicles, increased substantially between 1985 until 1989 (38.4% higher than in 1984), before decreasing somewhat in 1990 and substantially in 1991 (21% lower than in 1989). The number of pedestrians injured as a result of a commercial vehicle collision remained at the 400 level between 1984 and 1987; increased each year thereafter to peak at 474 in 1990; then decreased (16%) in 1991 to 1986 levels.

Exposure Indicators:

The next two charts are provided to illustrate the collision involvement rates and resulting casualty rates for collisions involving commercial vehicles according to severity per registered motor vehicle during the 1984-1991 period. Unfortunately, registration data was available from only Ontario and Saskatchewan, and the information presented is restricted to these two jurisdictions.

Chart 4 illustrates the involvement rates of commercial vehicles and all vehicles in fatal crashes per 10,000 vehicles registered. The fatal collision involvement rates for the entire vehicle fleet in these two provinces decreased gradually, from 7 per 10,000 registered vehicles in 1984 to 5.5 in 1991. Tractor trailers had the highest involvement rates (16.0 in 1984) however, they also experienced the largest reduction moving from 16.0 per 10,000 registered vehicles in 1984 to 10.9 in 1991.

Straight trucks and buses both experienced increases in the number of fatal collisions per 10,000 registered vehicles, particularly during the 1988-1991 period. For buses there was a pattern of increases and decreases moving from 2.6% in 1984 to 7.1% by 1991. For straight trucks, the rate increased steadily from 3.4% in 1984 to 6.7% in 1989, then decreased to 4.2% in 1991.

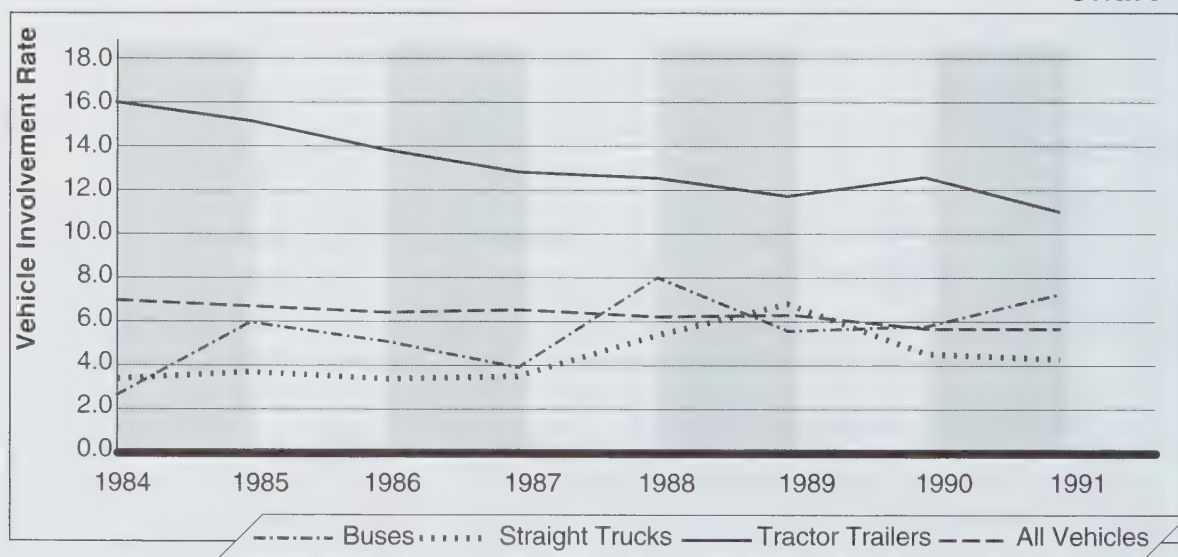
Chart 5 shows the distribution of road users killed in reportable traffic collisions involving commercial vehicles per 10,000 commercial vehicles registered, according to the commercial vehicle types involved.

The fatality rate was highest for collisions involving tractor trailers ranging downward from 8.6 to 5.7 between 1984 and 1988, before gradually increasing to 6.6 in 1991. The fatality rates for buses followed a pattern of increases and decreases peaking at 5.3 in 1988 and reaching a low of 3.0 in 1990. The fatality rates involving straight trucks followed a

Commercial Vehicles Involved in Fatal Crashes Per 10,000 Vehicles Registered

Ontario & Saskatchewan - 1984-1991

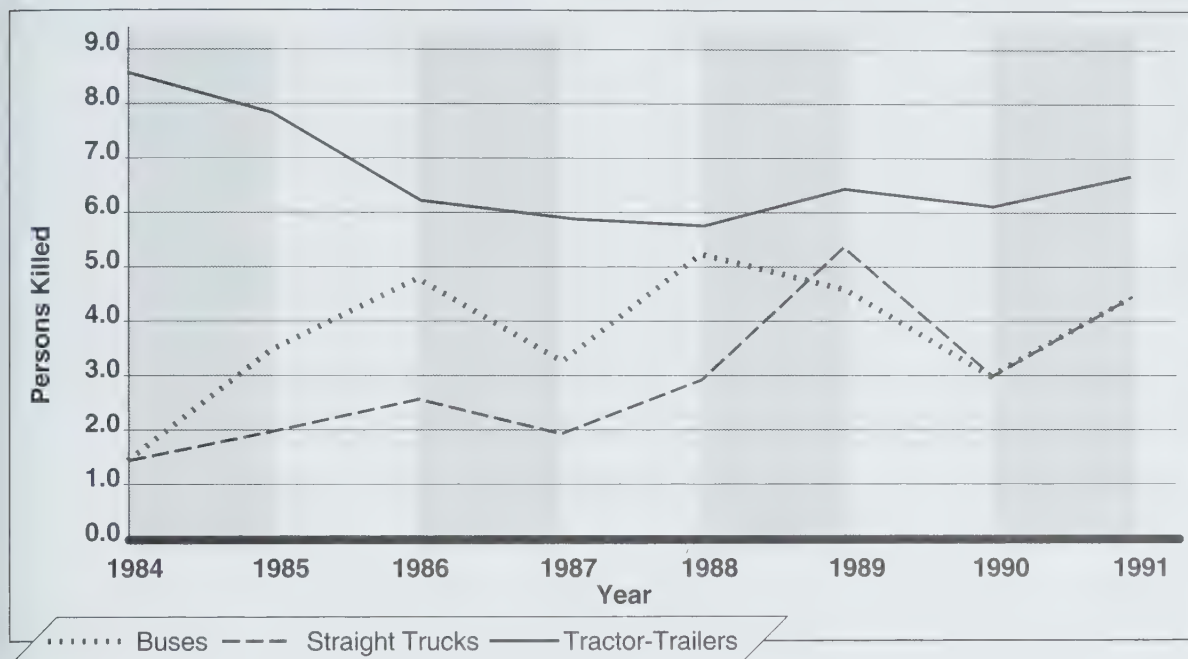
Chart 4



Road Users Killed in Reportable Traffic Collisions Involving Commercial Vehicles Per 10,000 Vehicles registered By Vehicle Type

Ontario and Saskatchewan — 1984-1991

Chart 5

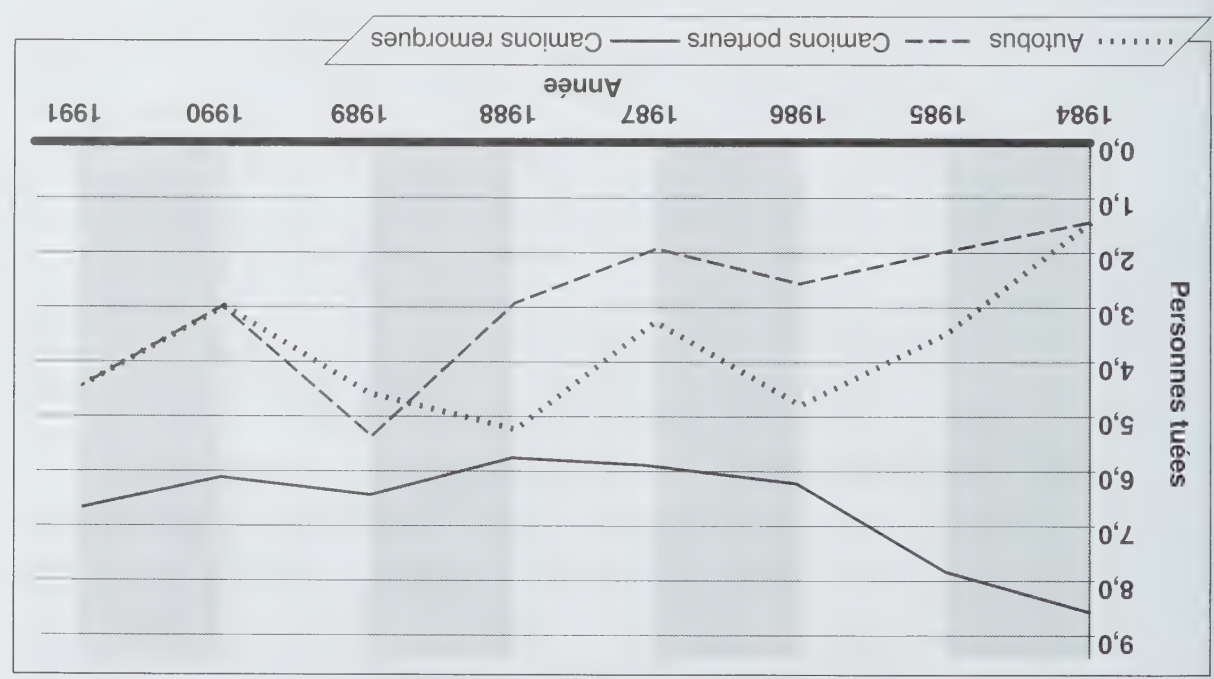


gradual increasing trend from 1.9 to 2.9 between 1984 and 1988; increased sharply to 5.4 in 1989; then decreased to 2.4 in 1991.

Usagers de la route tués dans des collisions routières à signaler ayant impliqué des véhicules commerciaux, pour 10 000 véhicules immatriculés et par type de véhicule

Ontario et Saskatchewan — 1984 à 1991

Graphique 5



pour 10 000 véhicules immatriculés. Le taux d'implication dans des collisions mortelles pour tout le parc de véhicules dans les deux provinces en question a diminué graduellement, passant de 7 pour 10 000 véhicules immatriculés en 1984 à 5,5 en 1991. C'est au niveau des camions remorques que le taux d'implication était le plus élevé (16,0 % en 1984), c'est aussi cependant à ce niveau que la réduction a été la plus importante, le taux d'implication passant dans le cas de ces véhicules de 16,0 pour 10 000 véhicules immatriculés en 1984 à 10,9 % en 1991.

Il y a eu augmentation du nombre de camions porteurs et d'autobus impliqués dans des collisions mortelles pour 10 000 véhicules immatriculés, particulièrement durant la période 1988 à 1991. Dans le cas des autobus, il y a eu une courbe d'augmentations et de diminutions qui a varié de 2,6 % en 1984 à 7,1 % en 1991. Dans celui des camions porteurs, le taux a régulièrement augmenté de 1984 à 1989, grimpaient de 3,4 % à 6,7 %, puis est tombé en 1991 à 4,2 %.

Le graphique 5 illustre la répartition des usagers de la route tués dans des collisions routières à signaler ayant impliqué des véhicules commerciaux par 10 000 véhicules commerciaux immatriculés, suivant les types de véhicules commerciaux impliqués.

C'est au niveau des collisions ayant impliqué des camions remorques que le taux de décès a été le plus élevé, ce taux baissant de 8,6 à 5,7 entre 1984 et 1988, avant d'augmenter graduellement jusqu'à 6,6 en 1991. Le taux de décès dans le cas des autobus a suivi une courbe d'augmentations et de diminutions qui a atteint un sommet de 5,3 en 1988 et un plancher de 3,0 en 1990. Le taux de décès dans le cas des camions porteurs, par ailleurs, a d'abord suivi une tendance graduelle à la hausse, passant de 1,9 à 2,9 entre 1984 et 1988, a ensuite grimpé brusquement à 5,4 en 1989, puis est tombé à 2,4 en 1991.

Blessures

Depuis 1985, le nombre d'occupants d'autobus blessés a oscillé annuellement autour de 1 500, si l'on excepte 1988 et 1991, années où il a chuté à 1 274 et à 1 238 respectivement. Il y a eu un nombre considérablement plus élevé d'occupants de camions porteurs blessés durant la période 1988 à 1991 que pendant la période 1984 à 1987, les augmentations les plus importantes sur ce plan survenant en 1988 et 1989. Le nombre d'occupants de camions remorqués blessés a suivi une tendance graduelle et régulière à la baisse de 1984 à 1991, si l'on excepte cette dernière année, où il y a eu une importante diminution de ce nombre, le total des blessures enregistrées étant de 14 % inférieur à celui enregistré en 1990.

Les chiffres et/ou pourcentages montrent aussi que le nombre d'occupants d'autres véhicules qui ont été blessés lorsqu'ils ont été impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux a considérablement augmenté entre 1985 et 1989 (de 38,4 % par rapport à 1984), avant de diminuer quelque peu en 1990 et de façon importante en 1991 (de 21 % par rapport à 1989). Le nombre de piétons blessés à la suite de collisions de véhicules commerciaux est demeuré au même niveau (400) entre 1984 et 1987, a augmenté chaque année par la suite, atteignant un sommet (474) en 1990, puis a diminué (de 16 %) en 1991 par rapport aux niveaux de 1986.

Indicateurs d'exposition

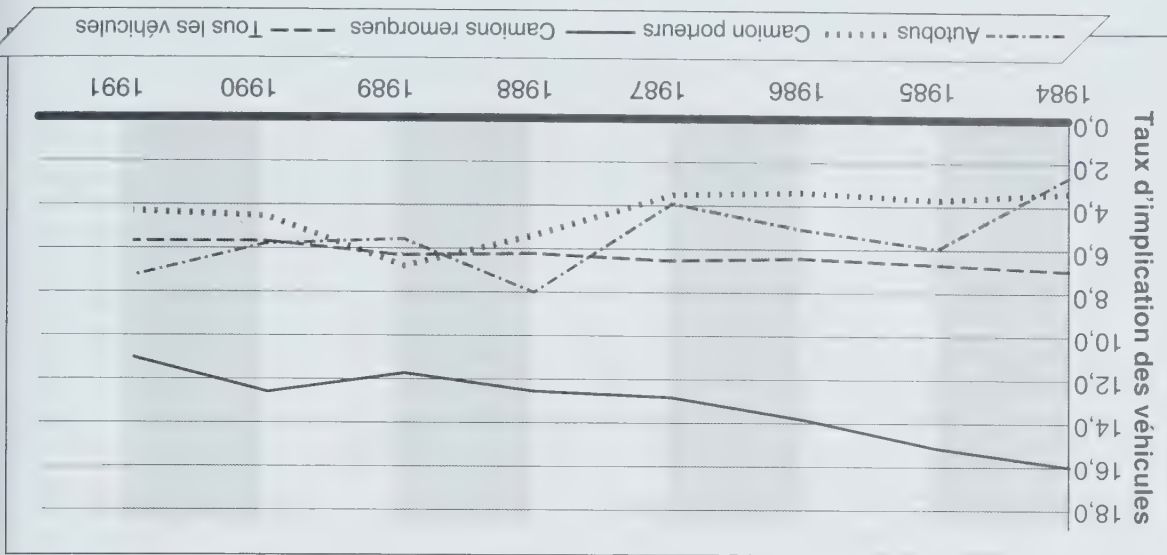
Les deux graphiques suivants visent à illustrer le taux d'implication dans des collisions et le taux de « victimisation » découlant des collisions ayant impliqué des véhicules commerciaux, et ce, suivant la gravité de la collision par véhicule à moteur immatriculé pour la période 1984 à 1991. Malheureusement, comme nous ne disposons de données en matière d'immatriculation que de l'Ontario et de la Saskatchewan, l'information ici présentée se limite à ces deux provinces.

Le graphique 4 illustre le taux d'implication des véhicules commerciaux et de tous les véhicules impliqués dans des collisions mortelles

Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles pour 10 000 véhicules immatriculés

Ontario et Saskatchewan - 1984 à 1991

Graphique 4



Le tableau 3 illustre la répartition des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route suivant l'état du véhicule. Plus de 90 % de ces véhicules n'avaient aucune défectuosité apparente au moment de la collision. Lorsque des défectuosités ont été enregistrées, c'était le plus souvent des freins et des pneus défectueux.

De 1988, année où les normes du Code canadien de sécurité sont entrées en vigueur, jusqu'en 1991, on a signalé des défectuosités sur un pourcentage considérablement moindre des véhicules commerciaux qui ont été impliqués dans des collisions. La proportion moyenne des véhicules commerciaux défectueux impliqués dans des collisions mortelles durant la période 1988 à 1991 (2,4 %) a été considérablement moins élevée que pendant la période 1984 à 1987 (4,8 %); dans le cas des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures, on a signalé des défectuosités sur 4,2 % de ces véhicules durant la période 1988 à 1991 comparativement à 2,4 % pendant la période 1988 à 1991. Les proportions correspondantes pour les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels étaient de 3,3 % et de 1,7 %.

Il faut cependant mentionner que la tendance décroissante dans le cas des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles et déclarés défectueux a varié beaucoup plus. Si l'on a signalé en 1988 que seulement 1,3 % des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles était défectueux, cette proportion a cependant grimpé à 3,6 % et à 3,1 % en 1989 et 1990 respectivement, avant de diminuer encore une fois, à 1,4 %, en 1991.

Victimes des collisions de la route à signaler ayant impliqué des véhicules commerciaux et d'autres véhicules, suivant le type de véhicule et la gravité des blessures - Canada, à l'exclusion du Québec - 1984 à 1991

Le tableau 5 illustre la répartition de tous les usagers de la route tués et blessés dans des collisions routières suivant le type de véhicule qu'ils occupaient. Les statistiques sont subdivisées entre les victimes qui occupaient des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions, les victimes qui occupaient d'autres véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux, les piétons victimes de ces collisions et tous les autres usagers de la route victimes des collisions.

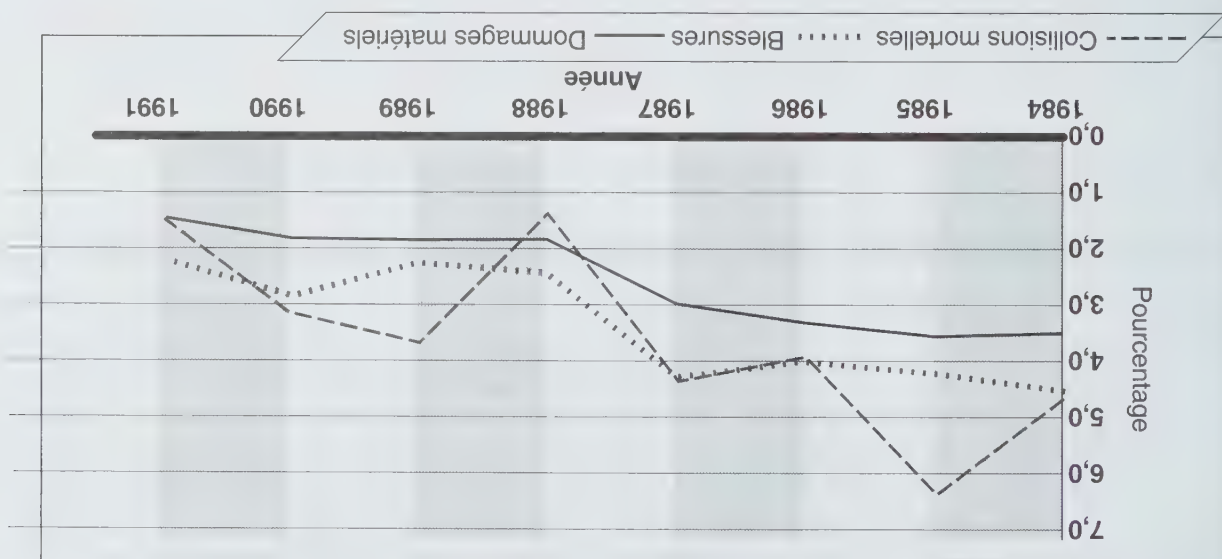
Décès

Depuis 1988, le nombre de décès chez les occupants d'autobus est demeuré constant, variant de 3 à 4 annuellement. Le nombre de victimes qui occupaient des camions porteurs a diminué légèrement entre 1984 et 1988, a augmenté graduellement en 1989 et 1990, puis a encore une fois diminué en 1991. Le nombre de victimes qui occupaient des camions remorqués a suivi une tendance graduelle à la baisse entre 1984 et 1989 (11 % moins de décès dans leur cas en 1989), a augmenté de 40 % en 1990, puis a diminué de 54 % en 1991.

Le nombre de décès d'occupants d'autres véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux est demeuré assez statique (à un niveau d'environ 400 par année) de 1987 à 1991. Le nombre de piétons tués à la suite de collisions de véhicules commerciaux n'illustre aucune tendance cohérente ou uniforme; ce nombre a cependant varié de 44 à 58 depuis 1987.

Pourcentage des véhicules commerciaux défectueux impliqués dans des collisions de la route à signaler
Canada, à l'exclusion du Québec - 1984 à 1991

Graphique 3



Nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule, exprimé sous forme de pourcentage de tous les véhicules impliqués dans ces collisions - Canada, à l'exclusion du Québec, 1984 à 1991

Le tableau 2 illustre la répartition du nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule exprimée sous forme de pourcentage de tous les véhicules impliqués dans ces collisions, suivant la gravité de la collision. On peut constater que les lignes de tendance sont très similaires à celles qui illustrent au graphique 1 les tendances pour toutes les collisions ayant impliqué des véhicules commerciaux.

Collisions mortelles

Le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles ayant mis en cause un seul véhicule, exprime sous forme de pourcentage de tous les véhicules impliqués dans ces collisions, a suivi une tendance graduellement ascendante. Les véhicules commerciaux représentaient 5,7 % de tous les véhicules impliqués dans des collisions mortelles ayant mis en cause un seul véhicule en 1984, tandis qu'en 1991, la proportion de ces véhicules impliqués dans de telles collisions avait grimpé à 7,1 %.

Blessures

La répartition proportionnelle des véhicules commerciaux impliqués dans toutes les collisions ayant entraîné des blessures et mis en cause un seul véhicule est demeurée relativement constante de 1984 à 1990 (entre 3,8 % et 4,0 % de tous les véhicules), puis a quelque peu diminué en 1991, tombant à 3,6 %.

Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route à signaler, selon le type de véhicules, l'état du véhicule et la gravité de la collision

Canada, à l'exclusion du Québec - 1984 à 1991

Gravité de la collision	Etat du véhicule	Année											
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991				
Collisions mortelles	Aucune défectuosité apparente	391	411	395	442	470	478	470	433				
	Freins défectueux	11	18	10	13	3	13	12	4				
	Eclairage défectueux (Phares / feux arrière)	2	5	2	2	1	2	0	1				
	Roues / susp. défectueuses	2	0	1	1	0	1	1	0				
	Pneus défectueuses	4	5	3	3	2	1	2	1				
	Autre / Inconnue	7	7	3	1	1	1	12	10				
	Total	417	446	414	462	477	496	497	449				
Blessures	Aucune défectuosité apparente	7 566	8 386	8 414	8 560	9 429	9 914	8 730	7 481				
	Freins défectueux	194	200	194	204	145	136	140	81				
	Eclairage défectueux (Phares / feux arrière)	38	40	34	33	30	25	19	16				
	Roues / susp. défectueuses	26	33	26	38	20	18	22	18				
	Pneus défectueuses	70	71	68	78	35	43	51	34				
	Autre / Inconnue	126	134	144	114	55	112	342	97				
	Total	8 020	8 864	8 880	9 027	9 714	10 248	9 304	7 727				
Domage matériels	Aucune défectuosité apparente	18 938	19 149	22 672	22 776	29 213	32 959	31 220	27 961				
	Freins défectueux	306	350	368	339	270	313	265	199				
	Eclairage défectueux (Phares / feux arrière)	79	70	92	70	82	75	78	39				
	Roues / susp. défectueuses	120	116	108	95	47	60	61	60				
	Pneus défectueuses	142	127	153	151	102	116	121	56				
	Autre / Inconnue	477	507	529	454	377	244	1 306	478				
	Total	20 062	20 319	23 922	23 885	30 091	33 767	33 051	28 793				
Total des véhicules impliqués	Aucune défectuosité apparente	26 895	27 946	31 481	31 778	39 112	43 351	40 420	35 875				
	Freins défectueux	511	568	572	556	416	462	417	284				
	Eclairage défectueux (Phares / feux arrière)	119	115	128	105	113	102	97	56				
	Roues / susp. défectueuses	148	149	135	134	67	79	84	78				
	Pneus défectueuses	216	203	224	232	139	160	174	91				
	Autre / Inconnue	610	648	676	569	433	357	1 660	585				
		28 499	29 629	33 216	33 374	40 282	44 511	42 852	36 969				
		Total											

Le nombre d'autobus impliqués dans des collisions de la route ayant mis en cause un seul véhicule et entraîné des dommages matériels a graduellement augmenté chaque année jusqu'en 1989, moment où il a atteint un sommet, puis a chuté en 1990 et 1991 aux niveaux de 1987. Le nombre de camions porteurs impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule et entraîné des dommages matériels a régulièrement augmenté jusqu'en 1989, puis a diminué en 1990 et 1991. La courbe pour les camions remorques impliqués dans ces collisions a été similaire à celle observée pour les camions porteurs, mais moins «sévère».

Les chiffres au tableau 2 montrent la répartition des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route à signaler ayant impliqué un seul véhicule, suivant la gravité de la collision.

Collisions mortelles

Si l'on excepte les augmentations modérées enregistrées en 1986, 1988 et 1991, le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles ayant mis en cause un seul véhicule a été pour ainsi dire le même (81) pendant toute la période 1984 à 1991. Les véhicules commerciaux des trois types ont été impliqués en nombre relativement limité dans des collisions mortelles ayant mis en cause un seul véhicule, ce qui n'a clairement révélé aucune tendance évidente.

Blessures

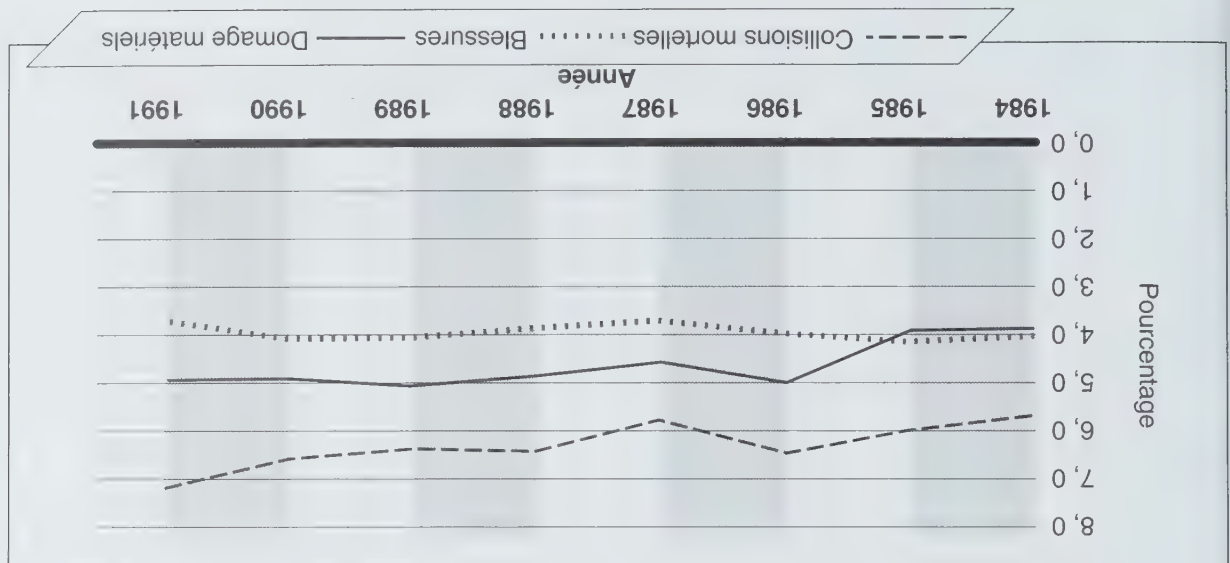
Le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule et entraîné des blessures a été assez stable, si l'on excepte une diminution modérée en 1987 et une augmentation importante (de 14 %) en 1991. Le changement le plus important au niveau de ces collisions, c'est le nombre d'autobus impliqués dans ces dernières, 33 % de moins en 1991 qu'en 1984.

Le nombre de camions porteurs impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule et entraîné des blessures est demeuré relativement constant durant cette période, des diminutions modérées ayant été enregistrées en 1987 et 1991 (de 15 % et de 10 % respectivement) comparativement aux niveaux de 1984.

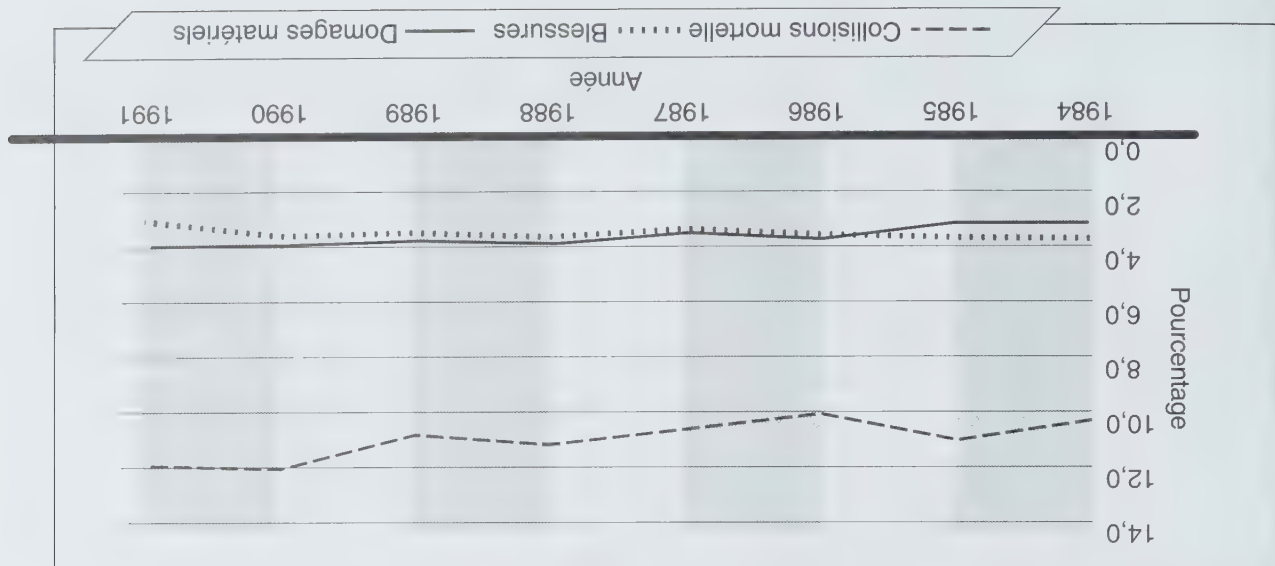
Domages matériels

Comparativement aux chiffres et/ou pourcentages de 1984, le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels et mis en cause un seul véhicule a augmenté considérablement en 1986 (de 29 % par rapport à 1984), est demeuré à peu près à ce niveau en 1987, puis a augmenté encore considérablement durant la période 1988 à 1991 (de 34 % à 65 % par rapport à 1984).

Nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule : pourcentage de tous les véhicules impliqués dans des collisions suivant la gravité de la collision
Canada, à l'exclusion du Québec - 1984 à 1991



Graphique 1
Canada, à l'exclusion du Québec — 1984 à 1991
de la route à signaler exprimé sous forme de pourcentage de tous les
véhicules impliqués dans des collisions
Nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions



Le nombre d'autobus impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels est demeuré assez stable durant la période 1984 à 1987, puis a diminué en 1988 et 1989, puis a diminué en 1990 et 1991. Comparativement aux chiffres et/ou pourcentages de 1984, les camions porteurs ont été impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels de 62 % à 91 % plus souvent que durant la période 1988 à 1991. L'augmentation du nombre de camions remorques impliqués dans ces collisions durant la période 1988 à 1991, même si elle n'a pas été aussi importante que l'augmentation du nombre de camions porteurs impliqués dans de telles collisions, a cependant été considérable, se situant entre 30 % et 57 %. On a toutefois enregistré une diminution du nombre de collisions ayant entraîné des dommages matériels aussi bien en 1990 qu'en 1991, et ce, autant pour les camions porteurs que pour les camions remorques.

Domages matériels

Les véhicules commerciaux des trois types ont été bien plus souvent impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels durant la période 1984 à 1987. Il faut ici mentionner encore une fois que des changements au niveau des procédures d'établissement des rapports en Ontario, à partir de 1988, expliquent, au moins en partie, l'augmentation importante des chiffres et/ou pourcentages.

Le nombre d'autobus impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels est demeuré assez stable durant la période 1984 à 1987, puis a diminué en 1988 et 1989, puis a diminué en 1990 et 1991. Comparativement aux chiffres et/ou pourcentages de 1984, les camions porteurs ont été impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages matériels de 62 % à 91 % plus souvent que durant la période 1988 à 1991. L'augmentation du nombre de camions remorques impliqués dans ces collisions durant la période 1988 à 1991, même si elle n'a pas été aussi importante que l'augmentation du nombre de camions porteurs impliqués dans de telles collisions, a cependant été considérable, se situant entre 30 % et 57 %. On a toutefois enregistré une diminution du nombre de collisions ayant entraîné des dommages matériels aussi bien en 1990 qu'en 1991, et ce, autant pour les camions porteurs que pour les camions remorques.

Nombre de véhicules impliqués dans des collisions de la route à signaler,

selon le type de véhicule et la gravité de la collision —

Canada à l'exclusion du Québec — 1984-1991

Tableau 1

Gravité de la collision	Type de véhicule	Année					Collisions	mortelle	Blessures	Domages matériels	Total
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991		
la collision	Autobus	17	38	31	21	42	34	37	45		
	Camions porteurs	138	141	111	147	153	177	159	141		
	Camions remorques	262	267	272	294	282	285	301	263		
	Total des véhicules commerciaux	417	446	414	462	477	496	497	449		
	Total des véhicules non comm.	3 614	3 579	3 695	3 870	3 719	3 993	3 539	3 223		
	Total - tous les véhicules impliqués	4 031	4 025	4 109	4 332	4 196	4 489	4 036	3 672		
Blessures	Autobus	1 807	1 986	1 899	1 944	1 804	1 917	1 886	1 568		
	Camions porteurs	3 050	3 419	3 459	3 411	4 380	4 613	4 105	3 813		
	Camions remorques	3 163	3 459	3 522	3 672	3 530	3 718	3 313	2 943		
	Total des véhicules commerciaux	8 020	8 864	8 880	9 027	9 714	10 284	9 304	7 727		
	Total des véhicules non comm.	213 825	235 009	247 346	264 070	257 025	281 159	247 423	236 306		
	Total - tous les véhicules impliqués	220 845	243 873	256 226	273 097	266 739	291 407	256 727	244 033		
Domages matériels	Autobus	3 807	3 624	3 700	3 705	4 569	5 375	5 217	4 888		
	Camions porteurs	8 547	8 771	10 737	10 521	14 426	16 309	15 945	13 852		
	Camions remorques	7 708	7 924	9 485	9 659	11 096	12 083	11 889	10 053		
	Total des véhicules commerciaux	20 062	20 319	23 922	23 885	30 091	33 767	33 051	28 793		
	Total des véhicules non comm.	607 343	615 882	617 309	648 281	735 635	852 023	787 409	676 410		
	Total - tous les véhicules impliqués	627 405	636 201	641 231	672 166	765 726	885 790	820 640	705 203		
Total	Autobus	5 631	5 648	5 630	5 670	6 415	7 326	7 140	6 501		
	Camions porteurs	11 735	12 331	14 307	14 079	18 959	21 099	20 209	17 806		
	Camions remorques	11 133	11 650	13 279	13 625	14 908	16 086	15 503	13 259		
	Total des véhicules commerciaux	28 499	29 629	33 216	33 374	40 282	44 511	42 852	36 969		
	Total des véhicules non comm.	824 782	854 470	868 350	916 221	996 379	1 137 175	1 038 371	915 939		
	Total - tous les véhicules impliqués	853 281	884 099	901 566	949 595	1 036 661	1 181 686	1 081 223	952 908		

année, a atteint un sommet (177) en 1989, puis est tombé en 1990 et 1991 aux niveaux de 1985. Le nombre de camions remorques impliqués dans des collisions mortelles a graduellement et régulièrement augmenté de 1984 jusqu'en 1990 (de 15 % par rapport à 1984), avant de revenir en 1991 au niveau de 1984.

Blessures

Le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures a été à peu près le même entre 1985 et 1987, a augmenté en 1988 et 1989, puis a diminué brusquement en 1990 et 1991. Il y a eu en fait en 1991 moins de véhicules impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures qu'en 1984.

Le nombre d'autobus impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures n'a pas suivi une tendance cohérente ou uniforme; ce nombre s'est cependant toujours maintenu entre 1 800 et 2 000 jusqu'en 1991, année où il y a eu une importante diminution du nombre d'autobus impliqués dans des

Introduction

La présente partie du rapport renferme des données tendancielles sur les collisions de la route à signaler ayant impliqué des véhicules commerciaux, ce qui inclut les autobus, les camions porteurs et les camions remorques.

L'information sur les tendances a été établie à la suite d'un examen des données en provenance de toutes les provinces et de tous les territoires, sauf le Québec, sur les collisions ayant impliqué des véhicules commerciaux pour la période 1984 à 1991. Les données sur le Québec ont été exclues à cause de changements apportés en 1988 au système québécois de rapports sur les collisions, ce qui a entraîné une augmentation déclarée de presque 400 % du nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route entre 1987 et 1989. L'Ontario a aussi adopté en 1988 un nouveau formulaire de rapport de collision de la route, ce qui a entraîné une augmentation d'environ 30 % du nombre de véhicules commerciaux ayant été impliqués dans des collisions de la route à signaler en 1988 et 1989. Les données sur les collisions provenant de l'Ontario ont cependant été incluses étant donné que l'augmentation n'était pas aussi importante que dans le cas des données du Québec.

L'information sur les véhicules, les conducteurs et les victimes a été entièrement tirée du fichier national de données sur les collisions de la route de Transports Canada (TRAID), qui est une compilation de tous les cas signalés et enregistrés par les corps policiers d'accidents survenus sur les voies publiques au Canada.

Nombre de véhicules impliqués dans des collisions de la route à signaler - Canada, à l'exclusion du Québec - 1984 à 1991

Les chiffres au tableau 1 montrent la répartition des véhicules commerciaux et des véhicules non commerciaux impliqués dans des collisions de la route à signaler, suivant la gravité de la collision et le type de véhicule. Le nombre total de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à signaler a légèrement augmenté chaque année de 1984 à 1987, a beaucoup augmenté en 1988 (de 21 %) et en 1989 (de 10 %), puis a diminué aussi bien en 1990 qu'en 1991. Le nombre de véhicules non commerciaux impliqués dans des collisions à signaler a également mis en évidence cette même tendance.

Collisions mortelles

Le nombre total de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles durant la période 1984 à 1991 ne révèle aucune tendance évidente. Ce nombre a graduellement augmenté jusqu'en 1989, s'est stabilisé en 1990, puis est tombé en 1991 aux niveaux de 1985.

Le nombre d'autobus impliqués dans des collisions mortelles a été assez limité, variant de 30 à 45 véhicules par année, si l'on excepte 1984 et 1987, années durant lesquelles très peu d'autobus (17 et 21 respectivement) ont été impliqués dans de telles collisions. Le nombre de camions porteurs impliqués dans des collisions mortelles a graduellement augmenté chaque

DOTATION

Le tableau suivant résume le nombre d'agents chargés de l'application des normes parmi les fonctionnaires des ministères provinciaux, les forces de police et le personnel responsable de l'administration des diverses normes du CCS.

Personnel affecté à l'application du Code

Figure 8

PROV.	MINISTÈRE DES TRANSPORTS	FORCES DE POLICE	PERSONNEL DU CCS
C.-B.	140	5 505	20
ALB.	SO	SO	SO
SASK.	53	7	8
MAN.	73	15	SO
ONT.	313	22 300	37
QUEB.	188	264	100
N.-B.	80	SO	SO
N.-É.	5	SO	6
I.-P.-É.	63	76	8
T.-N.	41	SO	12
YUKON	39	SO	4
T.-N.-O.	30	0	5

Territoire du Yukon

Les activités d'application sur route comportent deux agents mobiles, 24 préposés aux ponts-bascules, 13 inspecteurs des véhicules motorisés et 3 inspecteurs CCS. Les contrôles sur route ASVC sont effectués par les inspecteurs des véhicules motorisés et du CCS, souvent avec le concours des ponts-bascules et des patrouilles mobiles. Les inspecteurs CCS ont également effectué 76 vérifications d'installation.

En 1991, il y a eu 358 contrôles ASVC; 106 véhicules ont fait l'objet d'une peine avec sursis et 30 autres ont été mis hors service. Grâce aux contrôles ASVC, le niveau de conformité est passé de 35 % en 1990 à 58 % en 1991.

Il n'y a pas eu d'audience de justification en 1991. Les activités d'application sont limitées en raison du manque de pouvoirs législatifs au sujet des normes sur les heures de service, la sécurité des charges et les inspections. Pour disposer de ces pouvoirs, il faudrait modifier les règlements de la Highway Act ainsi que la Motor Vehicles Act.

Territoires du Nord-Ouest

Les activités d'application consistent dans des contrôles des véhicules aux ponts-bascules, dans des contrôles sur route et des vérifications d'installation qui sont effectuées par les 18 agents d'application des normes sur les véhicules motorisés. Des vérifications d'installation ont été réalisées chez 90 des 360 transporteurs CCS immatriculés dans les Territoires du Nord-Ouest.

En 1991, on a répertorié 20 infractions au règlement sur les heures de service, 4 au règlement sur la sécurité des charges et 8 conducteurs qui conduisaient des véhicules défectueux ont été mis à l'amende.

CONTRÔLES SUR ROUTE ASVC

Le tableau suivant résume le nombre de véhicules contrôlés en vertu de la norme d'inspection ASVC et les résultats de ces contrôles par province.

PROV	VÉHICULES INSPECTÉS	RÉUSSITE	ÉCHEC	MISE HORS SERVICE	% DE VÉHICULES MIS HORS SERVICE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VÉHICULES INSPECTÉS
C.-B.	16 315	8 419	7 896	3 052	18,7
ALB.	SO	SO	SO	SO	30,0
SASK.	SO	SO	SO	SO	<1,0
MAN.	2 092	997	1 095	76	3,6
ONT.	42 000	SO	SO	SO	SO
QUEB.	9 262	SO	589	SO	SO
N.-B.	2 193	SO	SO	SO	SO
N.-É.	3 134	824	2 310	458	14,6
I.-P.-É.	SO	SO	SO	SO	SO
T.-N.	449	56	393	SO	SO
YUKON	358	222	136	30	8,4
T. N.-O.	SO	SO	SO	SO	SO

CONTRÔLES SUR ROUTE ASVC

Figure 7

mêmes fonctionnaires ont procédé à 2 193 inspections ASVC, mais on ne dispose d'aucune donnée sur le nombre d'infractions. Un certain nombre de contrôles sur les heures de service ont également été effectués, mais faute de législation, aucune accusation n'a été portée, même si de nombreuses infractions ont été relevées.

Nouvelle-Écosse

Le personnel d'inspection des transports routiers fait appliquer toutes les normes du CCS, surtout en ce qui concerne les contrôles sur route ASVC, les heures de service, les inspections et la sécurité des charges. Étant donné que les infractions commises au titre des heures de service et des inspections ne sont pas visées par la Summary Proceedings Act, seuls des avertissements sont émis.

Les Provinces maritimes collaborent à l'élaboration d'une politique commune sur les points de démerite, le nombre maximum d'avertissements, les entrevues et les sanctions, qui fera partie intégrante de leur processus d'examen de conformité.

Au total, 3 134 véhicules ont subi un contrôle sur route ASVC en 1991; 2 310 (74 %) n'ont pas passé l'inspection pour un certain nombre de raisons, dont les plus notaires sont des freins défectueux (65 %), un éclairage défectueux (47 %) et une suspension défectueuse (31 %). Au total, 255 accusations ont été portées qui ont entraîné 227 poursuites; 1 530 avertissements ont été émis et 458 véhicules ont été mis hors service.

Ile-du-Prince-Édouard

L'application est assurée par des patrouilles routières, des contrôles sur route et des contrôles intermittents de véhicules commerciaux franchissant des postes de pesée fixes. Les agents de la sécurité routière procèdent à des contrôles intermittents des véhicules commerciaux ainsi qu'à des contrôles ASVC. Les effectifs des ponts-bascules procèdent également régulièrement à des inspections extérieures ASVC en plus de peser les véhicules et de faire appliquer d'autres normes du CCS.

Un pourcentage élevé de véhicules sont mis hors service dans le cadre du programme de contrôles ASVC en raison d'un mauvais ajustement des freins. Les agents d'application constatent également de nombreuses infractions dans les feuilles journalières.

Terre-Neuve

Les activités d'application comportent des inspections sur route effectuées par des inspecteurs provinciaux et des agents de la Royal Newfoundland Constabulary et de la GRC. En 1991, on a procédé à 135 722 contrôles du poids des véhicules, des feuilles journalières, des fiches d'entretien, etc., ce qui a donné lieu à 2 542 avertissements et à 2 163 chefs d'accusation.

Les 449 contrôles sur route ASVC ont donné lieu à 270 avertissements et à 123 chefs d'accusation. Sur les 2 374 conducteurs chez qui l'on a vérifié le respect du règlement sur les heures de service, 107 ont fait l'objet d'un avertissement et 6 d'un chef d'accusation. Sur les 904 contrôles des rapports avant le départ, aucun n'a donné lieu à un chef d'accusation, mais il y a eu 50 avertissements.

contrôles sur route, des enquêtes, des vérifications d'installation et des inspections de véhicules motorisés. Ces programmes sont épaulés par un certain nombre de procédures administratives, notamment les licences des transporteurs, le registre d'inscription des exploitants de véhicules commerciaux et le processus d'audience.

Le système d'inscription des exploitants de véhicules commerciaux mis en oeuvre par l'Ontario a pour but de surveiller les performances d'un transporteur d'après le nombre et le type de condamnations/détentions enregistrées. Les lettres d'avertissement et les avis d'entrevue générés par ce système permettent aux exploitants d'évaluer ce qu'on leur reproche et de prendre les mesures voulues pour améliorer leur niveau de conformité. Ce système permet également aux responsables chargés de l'application des normes de cibler certains exploitants pour une vérification et de fournir des données sur les secteurs où la conformité laisse beaucoup à désirer.

En 1991, les responsables ont procédé à 1 728 vérifications d'installation; à 12 630 contrôles de feuilles journalières; à l'inspection de 41 958 véhicules; au contrôle de 319 296 documents et à la pesée de 1 217 125 véhicules. Les fonctionnaires du Ministère ont envoyé 447 lettres d'avertissement, organisé 181 entrevues et pris 4 sanctions. Il ressort de tout cela que sur le nombre d'exploitants qui ont reçu une lettre d'avertissement, 78 % n'ont pas dû se soumettre à une entrevue, et 77 % de ceux qui ont subi une entrevue n'ont pas eu besoin de prendre d'autres mesures. Les données révèlent également qu'il n'y a pas eu de changement significatif dans le taux de conformité par rapport à l'année précédente.

Québec

Les organes chargés d'assurer le respect des normes au Québec sont chargés de faire respecter le Code de sécurité routière du Québec qui englobe les normes du CCS. Les contrôles de conformité englobent des contrôles sur route et des vérifications d'installation.

Les personnes chargées de faire respecter la sécurité routière ont condamné 459 conducteurs et 31 transporteurs pour avoir enfreint le règlement sur les heures de service et 194 conducteurs et 164 transporteurs pour avoir enfreint la norme sur l'entretien des véhicules commerciaux.

Les fonctionnaires du Québec ont inspecté 7 904 véhicules dans le cadre de leur programme de contrôle de qualité et ont découvert que 735 certificats d'inspection mécanique avaient été délivrés à des véhicules présentant des défauts majeurs. Au total, 9 262 véhicules ont subi un contrôle sur route ASVC; sur ce nombre, 589 étaient atteints de défauts majeurs.

Nouveau-Brunswick

Au Nouveau-Brunswick, l'application des règlements est assurée par 80 agents CCS, dont 8 font partie d'équipes mobiles. Ces équipes procèdent à des inspections de sécurité des véhicules commerciaux de niveaux 1, 2 et 3 dans des installations fixes et dans le cadre d'opérations mobiles. La GRC s'occupe elle aussi de faire respecter les normes, mais ses activités sont très minimales.

Les responsables ont effectué 3 940 contrôles sur les heures de service, ce qui a donné lieu à 269 chefs d'accusation et 367 avertissements. Ces

Le niveau de respect de la norme sur les contrôles ASVC continue d'avoiser 30 %. Dans bien des cas, des mises en garde sont émises pour exiger des transporteurs qu'ils remédient aux problèmes de sécurité des véhicules. Moins de 1 % des véhicules ont été mis hors service.

Des agents du ministère de la Voirie et des Transports ont «discrètement» veillé au respect des autres normes, comme le règlement fédéral sur les heures de services, la sécurité et l'arrimage des charges et les rapports d'inspection.

Les vérifications d'installation se sont résumées à des vérifications préliminaires expliquant le but du CCS aux entreprises de camionnage.

L'absence de réglementation continue d'empêcher les chercheurs de recourir à des méthodes dures pour faire respecter le règlement sur les heures de service, la sécurité et l'arrimage des charges et les rapports d'inspection.

Manitoba

Au Manitoba, le programme comporte un volet éducatif (communiqués de presse, séminaires, articles de revue, séances d'orientation), des avertissements par écrit, des poursuites officielles devant la Commission des transports motorisés et des amendes.

Les avaries décelées au cours des contrôles sur route ASVC doivent être réparées dans un délai déterminé. Les véhicules qui constituent une menace pour la sécurité publique sont mis hors service immédiatement et n'ont plus le droit de rouler.

Le non-respect des impératifs d'assurance en vertu de l'aptitude physique a entraîné l'envoi de lettres d'avertissement à 200 transporteurs; 117 transporteurs ont fait l'objet d'une interruption d'activité et 30 ont vu leur permis d'exploitation révoqué.

L'application des normes englobe à la fois des postes d'inspection fixes et des patrouilles de surveillance routière. Même si la principale responsabilité de la section de conformité des transports est d'assurer que les véhicules respectent les restrictions en matière de poids et de dimensions, des contrôles intermittents de conformité avec le certificat d'exploitation et les normes CCS sont effectués également.

Le nombre total de véhicules inspectés a été de 520 897, et il y a eu 2 731 poursuites, notamment 99 infractions au règlement sur les heures de service; 251 infractions au titre du permis de conduire et du permis du véhicule; 1 030 contraventions pour équipement défectueux et violation des règles de sécurité et 1 246 contraventions pour violation des dimensions et du poids du véhicule.

Environ 200 vérifications d'installation partielles ont eu lieu dans les postes d'inspection et d'entretien des véhicules; la certification d'un poste a été révoquée; deux postes ont volontairement restitué leur certificat.

Ontario

L'Ontario a adopté un programme de conformité équilibré qui comporte un amalgame d'éducation, de surveillance de conformité et d'application des normes. Les programmes d'application sur le terrain comportent des

En 1991, 42 agents de la circulation en uniforme et 9 chercheurs ont été chargés de faire respecter les normes du CCS en Saskatchewan. Deux agents partiel, 7 membres de la GRC participent aux contrôles ASVC. Des agents de sécurité sont chargés de surveiller la qualité du contrôle des véhicules commerciaux qui est effectué par des postes d'inspection certifiés.

Saskatchewan

Même si un certain nombre de transporteurs ont reçu une mauvaise cote de sécurité pour ne s'être pas conformés aux normes, aucune audience de justification n'a eu lieu. Toutes les infractions de sécurité détectées par les responsables de l'application des normes ont donné lieu à une combinaison de services d'éducation, de mises hors service, de réparations et de rapports et à des poursuites judiciaires, afin de faire respecter les normes.

Ont été mis hors service pour diverses raisons. Environ 125 000 véhicules ont fait l'objet de contrôles sur route tandis que 2 000 vérifications d'installation ont eu lieu en 1991. Pour ce qui est des contrôles mécaniques, environ 30 % du nombre total de véhicules contrôlés

ont été mis à l'intention des poursuites contre conducteurs et transporteurs. On ne dispose pas de données pour déterminer le niveau effectif de conformité avec le règlement sur les heures de service, mais les responsables estiment que le règlement est plus facilement accepté depuis que la province s'est mise à tenter des poursuites contre conducteurs et transporteurs.

Avant 1991, la plupart des activités d'application en Alberta visaient l'éducation et la détention sans poursuite. Même si l'éducation continue d'être un élément important des activités d'application en Alberta, les responsables ont intensifié des poursuites contre les transporteurs pour avoir enfreint le règlement fédéral et provincial sur les heures de service et également pour n'avoir pas tenu compte d'avis de réparation émis dans le cadre des contrôles ASVC.

Alberta

Aucun transporteur n'a pris part à une audience de justification. Il n'y a pas eu une seule vérification d'installation. Profil des transporteurs.

Au total, 16 315 véhicules ont été inspectés dans le cadre des contrôles sur route ASVC; sur ce nombre, 8 419 ont satisfait au contrôle, 4 844 ont échoué et 3 050 autres ont été mis hors service. 21 883 infractions du conducteur et 3 381 infractions du transporteur sont venues s'ajouter au

Il y a 140 agents d'application de la Direction des transporteurs routiers qui sont chargés de faire respecter les normes du CCS. En outre, 5 505 agents de police ont le pouvoir de faire respecter les normes.

Colombie-Britannique

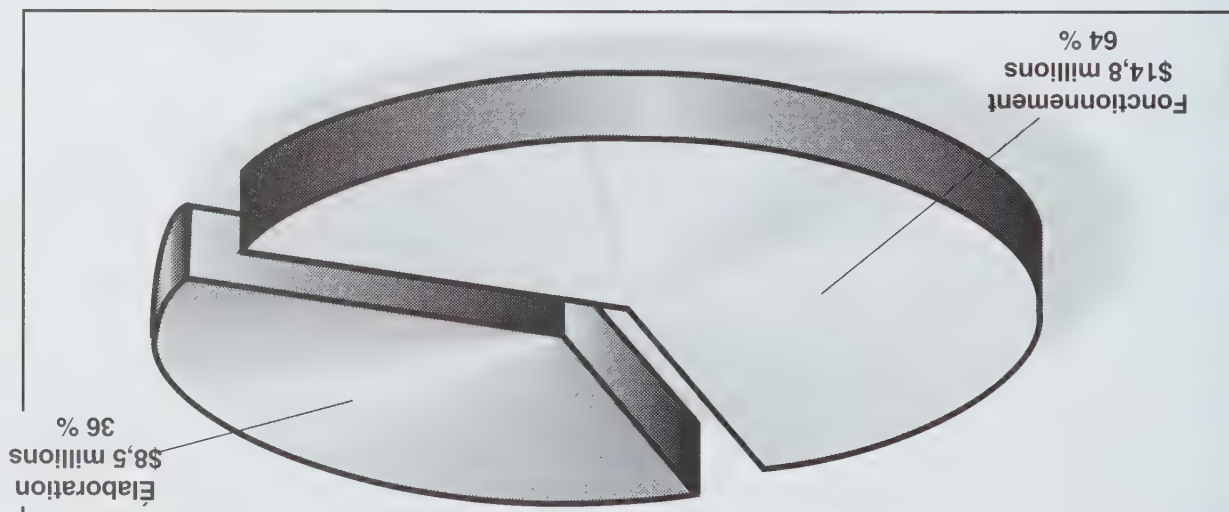
On trouvera ci-après un résumé des activités d'application qui ont eu lieu en 1991 et dont a rendu compte chaque administration :

Un certain nombre de techniques d'application sont utilisées en cas de non-respect des normes, selon la nature de l'infraction; conducteurs et transporteurs peuvent être mis à l'amende; le permis du conducteur peut être suspendu; conducteurs et véhicules peuvent être mis hors service; le permis d'exploitation du transporteur peut être suspendu ou annulé.

DÉPENSES FÉDÉRALES RELATIVES AU CCS

charges d'élaboration contre charges de fonctionnement

Figure 6



Respect des normes du CCS

Le respect des diverses normes du CCS comporte deux grands éléments : les contrôles sur route et les vérifications d'installation.

Les contrôles sur route comportent une inspection du véhicule commercial au titre de la sécurité de ses éléments mécaniques conformément à une norme nord-américaine connue sous l'appellation de norme d'inspection de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC). La plupart des contrôles sur route ASVC sont effectués dans un pont-bascule, même si certaines administrations ont également recours à des équipes de contrôle mobiles. On vérifie également les feuilles journalières des conducteurs, les rapports d'inspection et le permis de conduire.

Les vérifications d'installation comportent une visite dans les bureaux du transporteur pour vérifier l'à-propos des systèmes de tenue de registres afin de faciliter le respect des normes du CCS. La vérification porte sur toutes les politiques et procédures de sécurité utilisées par le transporteur et consiste dans un examen de certains dossiers et documents connexes, dans des entrevues avec les employés et dans l'inspection des véhicules sur place. Chaque administration dresse un profil des conducteurs et des transporteurs en consignait toutes les infractions au Code de la route, les accidents et les résultats des contrôles et des vérifications de véhicules. Ces profils servent à surveiller le palmarès de sécurité d'un transporteur et sa conformité avec les normes du CCS.

La plupart des administrations suivent un processus de sanctions analogue lorsqu'un transporteur est pris en flagrant délit de nonrespect des normes du CCS. Une lettre d'avertissement est envoyée au transporteur pour l'aviser d'un problème auquel il y a lieu de remédier; si le problème persiste, le transporteur doit se soumettre à une entrevue afin d'élaborer un plan d'action pour y remédier; enfin, si le transporteur n'améliore pas son palmarès de sécurité, une audience de justification a lieu à laquelle le transporteur doit expliquer pourquoi il estime que son permis d'exploitation ne doit pas être suspendu ou annulé.

DÉPENSES FÉDÉRALES RELATIVES AU CCS

par administration

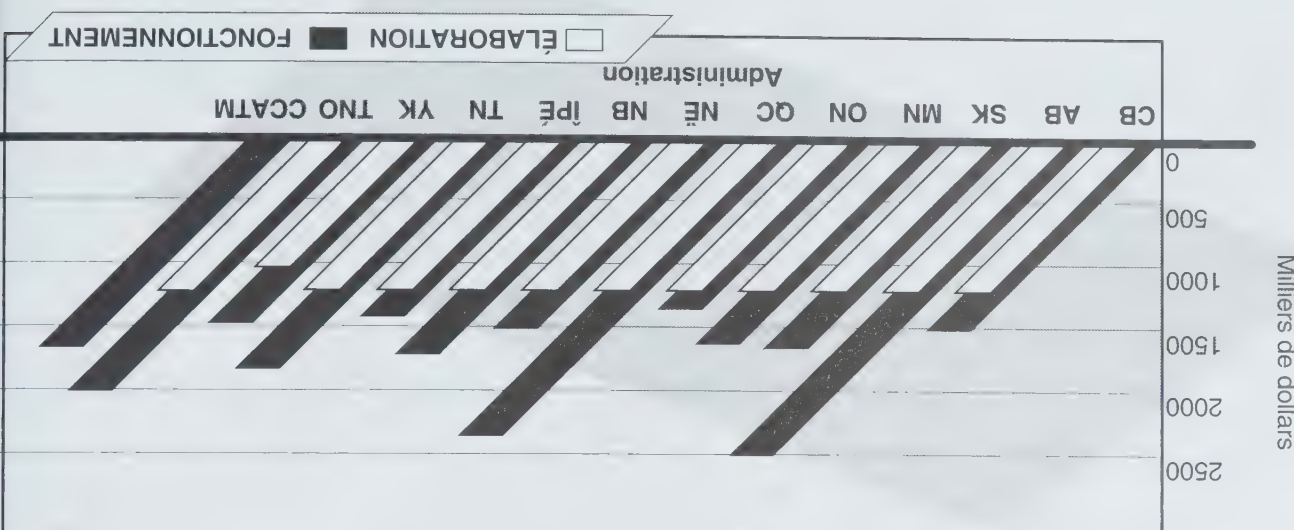


Figure 5

Les données relatives au financement fédéral du programme CCS existent et sont présentées dans les deux tableaux qui suivent. La figure 5 donne une ventilation des dépenses fédérales relatives au CCS par administration. La figure 6 illustre la division entre les dépenses d'élaboration et de fonctionnement de tout le programme fédéral CCS.

Les administrations ont été invitées à fournir des précisions sur les coûts d'élaboration et de mise en oeuvre des diverses normes du CCS. Toutefois, faute d'uniformité dans la manière de rendre compte de ces coûts, les coûts estimatifs des provinces ne figurent pas dans ce rapport annuel. Un examen complet du programme CCS sera entrepris en 1994 et les résultats seront présentés dans le rapport de l'an prochain.

Lorsque les ministres fédéral et provinciaux ont signé le protocole d'entente en 1987 en vue d'élaborer et de mettre en oeuvre le Code canadien de sécurité, le gouvernement fédéral a accepté de contribuer la somme de 8,58 millions de dollars pour participer aux coûts d'élaboration et 15 millions de dollars au titre des dépenses de fonctionnement de ces normes du CCS. Des ententes de contribution ont été négociées avec chaque administration et sont entrées en vigueur en 1987-1988. Ces ententes ont toutes expiré le 31 mars 1993.

Dépenses fédérales relatives au CCS

16. FORMATION EN PREMIERS SOINS

- Le Québec déroge au processus de vérification.
- La Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve n'ont pas adopté la norme;
- L'adoption d'une loi est imminente.
- Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas adopté la norme.
- Norme volontaire; pas d'écart.

10. **SÉCURITÉ DES CHARGES**
 La Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick ont adopté des dispositions qui s'écartent légèrement de la norme.
 L'Alberta et le Québec ont adopté des dispositions qui s'écartent résolument de la norme; la norme ne s'applique pas aux véhicules de moins de 18 000 kg en Alberta.
 Le Manitoba n'a pas adopté les dispositions de la norme relatives à la responsabilité des expéditeurs.
 Terre-Neuve s'écarte résolument de la norme en ce qui concerne les responsabilités des expéditeurs, des transporteurs et des conducteurs.
 La Nouvelle-Écosse ne précise pas la taille des particules.
 L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas adopté la norme.
11. **NORMES SUR L'ENTRETIEN ET L'INSPECTION DES VÉHICULES COMMERCIAUX**
 La Colombie-Britannique n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 8 200 kg.
 L'Alberta n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 18 000 kg.
 La Saskatchewan n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 10 000 kg.
 Le Manitoba n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 10 000 kg.
 L'Ontario n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 10 000 kg.
 L'Ontario et le Québec n'ont pas adopté les parties 1.1 et 1.2.
 Les Territoires du Nord-Ouest n'appliquent pas la norme aux véhicules de moins de 18 000 kg.
 Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas adopté la norme.
12. **ASVC CONTR LES SUR ROUTE**
 Norme entièrement mise en oeuvre dans toutes les administrations, pas d'écart.
13. **RAPPORTS D'INSPECTION**
 La Colombie-Britannique et le Québec ont adopté des écarts mineurs par rapport aux exemptions prévues.
 L'Alberta n'exige pas d'un conducteur qu'il consigne l'inspection du véhicule sous forme écrite; la norme ne s'applique pas aux véhicules de moins de 18 000 kg.
 La Saskatchewan, le Manitoba et le Nouveau-Brunswick n'ont pas adopté la norme.
14. **EXAMEN DE CONFORMITÉ**
 Norme en cours d'élaboration.
15. **VÉRIFICATION D'INSTALLATION**
 La Colombie-Britannique et la Saskatchewan ont introduit des écarts mineurs dans la norme.
 L'Alberta et le Manitoba ne vérifient pas tous les dossiers des transporteurs qui figurent dans la norme.
 L'Alberta n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 18 000 kg.

5. NORMES ET PROCÉDURES D'AUTOCERTIFICATION POUR
LES CONDUCTEURS

Les programmes de formation et le processus de certification des examinateurs de l'Ontario et du Québec diffèrent de la norme. L'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ne mettront pas la norme en oeuvre en raison de leur petite taille.

6. NORMES MÉDICALES DES CONDUCTEURS

La Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard s'écartent de la norme en ce qui concerne un ou deux états pathologiques donnés ou prévoient de légers écarts dans le processus d'examen administratif. Les permis de classe 5 et de classe 1 avec restrictions de la Saskatchewan peuvent être délivrés aux conducteurs qui ne voient que d'un seul oeil; quelques autres sections de la norme n'ont pas été mises en oeuvre. Le Manitoba, l'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse n'ont pas mis en oeuvre diverses sections de la norme. Les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas mis en oeuvre la norme. L'adoption d'une loi est imminente.

7. PROFIL DES TRANSPORTEURS/CONDUCTEURS

La Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas mis en oeuvre ou incorporé toutes les sections de la norme, en particulier les données sur les accidents, les données hors service et les activités de contrôle des transporteurs. La Nouvelle-Écosse attend le pouvoir législatif d'imposer des sanctions en vertu des activités de contrôle des transporteurs. Terre-Neuve n'a pas adopté les dispositions relatives à l'exploitation sans immatriculation CCS alors qu'un transporteur est frappé d'une sanction; l'adoption d'une loi est en cours. Le Nouveau-Brunswick n'a pas mis la norme en oeuvre.

8. SUSPENSION DE COURTE DURÉE

La Saskatchewan, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick n'ont pas mis en oeuvre tous les éléments de la norme. L'Alberta n'applique pas la norme aux véhicules de 18 000 kg. Le Québec, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve n'ont pas mis la norme en oeuvre.

9. HEURES DE SERVICE

La Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas adopté toutes les définitions, les applications de politique et les exemptions relatives au règlement sur les heures de service. L'Alberta n'a pas adopté les dispositions sur le plafond des heures hebdomadaires; le règlement ne s'applique pas aux agriculteurs ou aux véhicules de 18 000 kg. L'Ontario a adopté certains écarts minimes comme l'imperatif relatif aux reçus de pont et de péage. La Saskatchewan n'a pas adopté le règlement.

1. **CONCEPT DU PERMIS UNIQUE**
 La Colombie-Britannique, l'Ontario, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick n'exigent ni ne mettent à jour les dossiers de conduite des candidats hors province.
 Le Québec ne met pas à jour les dossiers de conduite des candidats hors province.
 L'Alberta ne met pas à jour les dossiers de conduite pour démontrer qu'un permis a été délivré dans une autre administration.

2. EXAMENS THÉORIQUES ET PRATIQUES

- La Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l'Ontario et le Québec n'exigent pas d'entrevue avant l'examen pour les nouveaux examens pratiques.
- L'Alberta, le Québec, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest ne certifient pas les interprètes des examens.
- La Saskatchewan, l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve n'incluent pas tous les panneaux de signalisation dans la partie de l'examen qui porte sur la signalisation routière.
- Le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Yukon n'incluent pas tous les éléments du CCS dans l'examen préroute des véhicules.
- Les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas mis en œuvre un réexamen ni une entrevue des conducteurs avant l'examen d'amélioration pratique.

3. PROGRAMME DE FORMATION DES EXAMINATEURS

- Les programmes de l'Ontario et du Québec n'englobent pas l'éventail complet des sujets prescrits dans la norme.
- Le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas mis la norme en œuvre.

4. SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES PERMIS DE CONDUIRE

- L'Alberta, le Manitoba, l'Île-du-Prince-Édouard, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest n'émettent pas d'annotations pour les remorques en col de cygne.
- L'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick n'émettent pas d'annotations pour le remorquage des remorques dont le poids dépasse 4 600 kg.
- Le Manitoba déroge aux spécifications de classe 5; l'adoption d'une loi est en cours.
- En Ontario, la désignation classe 1 ou A n'autorise pas la conduite d'autobus.
- La Nouvelle-Écosse déroge aux spécifications sur la limite d'âge pour certaines classes de permis.
- Les permis de classes 1 à 5 de l'Ontario, du Québec et de l'Île-du-Prince-Édouard ne sont pas annotés pour la conduite de véhicules équipés de freins à air comprimé.
- Le Manitoba et l'Île-du-Prince-Édouard ne restreignent pas le poids d'un véhicule remorqué pour les permis de classe 3.
- La Colombie-Britannique et Terre-Neuve n'ont pas mis en œuvre toutes les dispositions de la norme modèle.

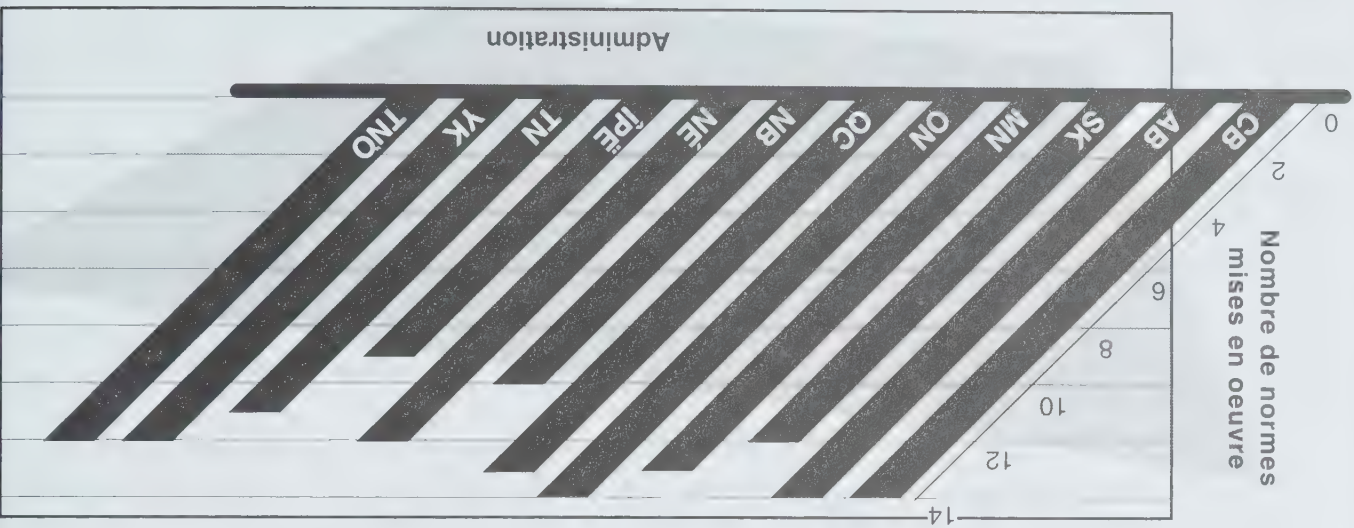


Figure 4 Normes mises en oeuvre par administration

La figure 3 illustre le nombre d'administrations qui ont appliqué chaque norme. La figure 4 illustre le nombre de normes appliquées par chaque norme. Application désigne l'application complète ou l'application moyennant certains écarts par rapport à la norme du CCS. Un certain nombre de groupes de travail ont été créés par le CCATM pour étudier les normes existantes du CCS. Au mois de décembre 1993, les normes sur les heures de service, les normes d'inspection, l'arrimage des charges et l'examen de conformité étaient en cours d'examen ou d'élaboration.

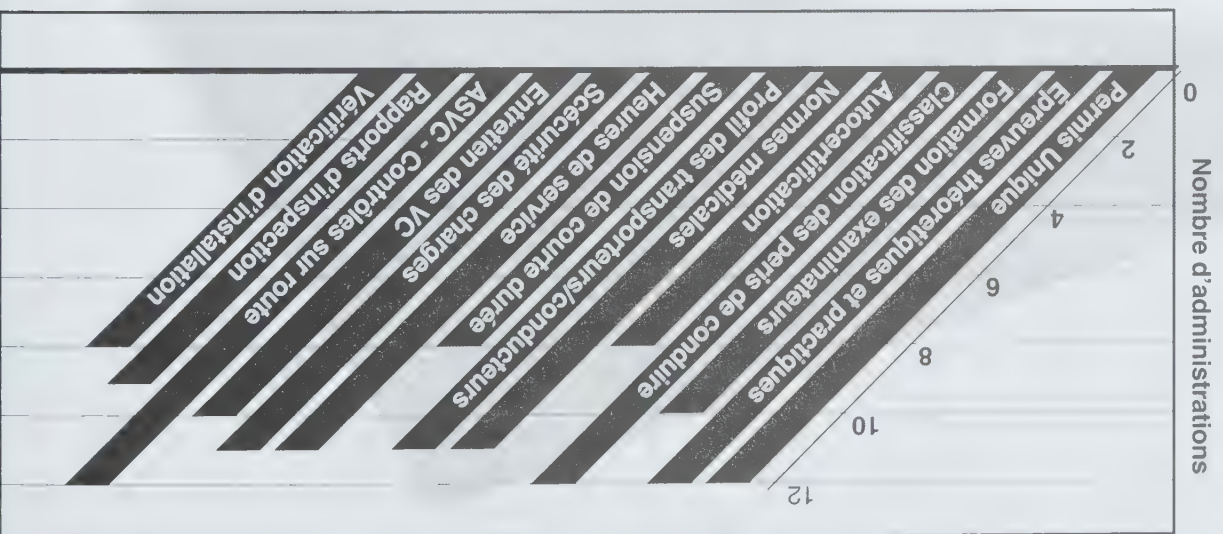
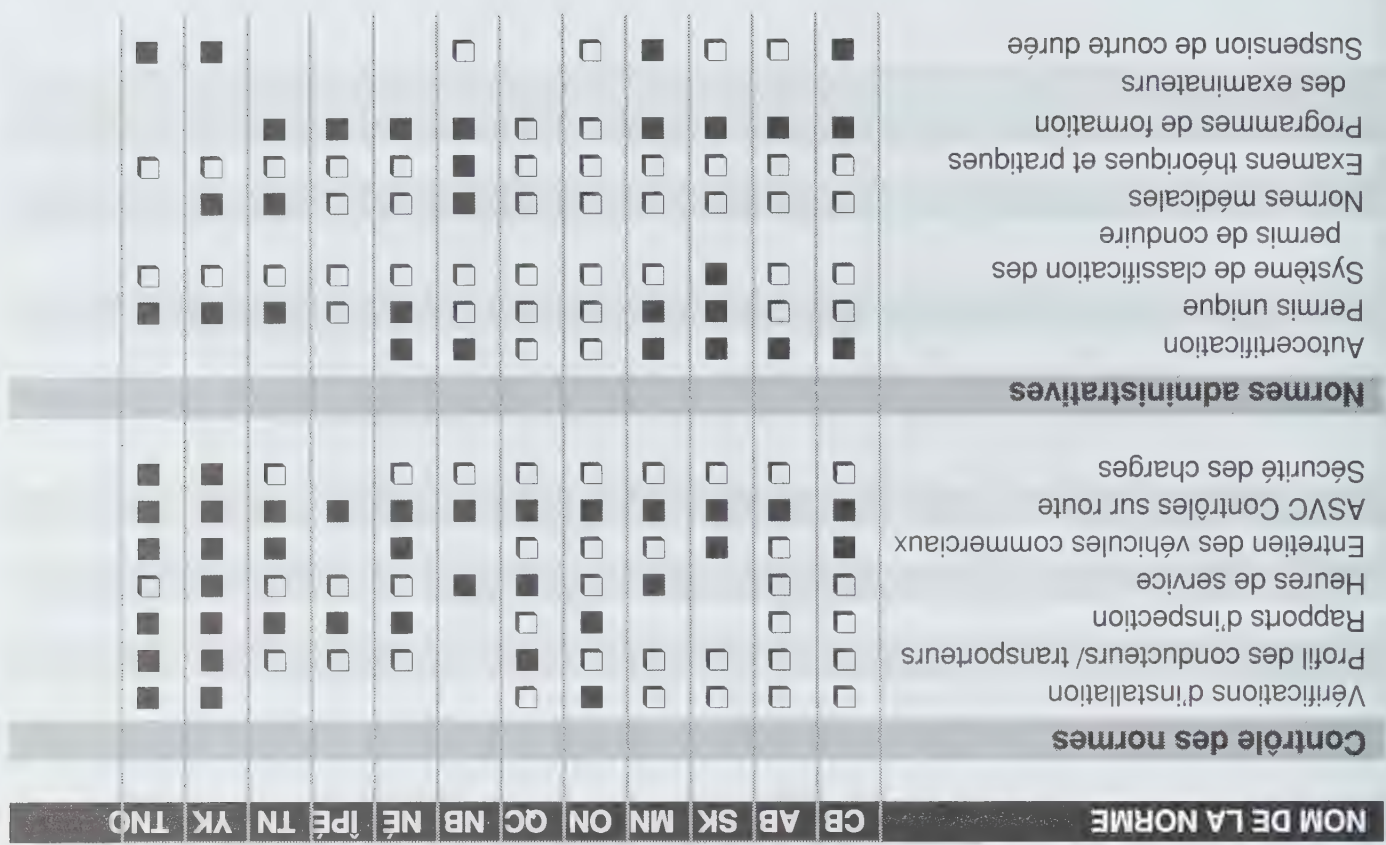


Figure 3 Normes mises en oeuvre par norme

☐ Mise en oeuvre moyennant certains écarts
☒ Entièrement mise en oeuvre
 Vierge Pas mise en oeuvre

Figure 2



Le Code canadien de sécurité n'a pas de statut légal en soi, mais les normes servent de modèles pour les mesures législatives, réglementaires ou administratives prises par chaque administration. Une brève description de chaque norme est donnée à la figure 1.

Figure 1

1. CONCEPT D'UN SEUL PERMIS DE CONDUIRE	Fixe les procédures administratives qui visent à assurer qu'un conducteur n'a pas plus d'un permis de conduire valide.
2. EXAMENS THÉORIQUES ET PRATIQUES	Fixe les principes des épreuves (écrites, orales, pratiques) visant à vérifier les connaissances qu'un conducteur a du véhicule, du Code de la route et des règles de la circulation.
3. PROGRAMME DE FORMATION DES EXAMINATEURS	Établit un programme de formation standard pour les examinateurs de conduite afin d'assurer que les épreuves de conduite se déroulent de manière uniforme à travers tout le Canada.
4. SYSTÈME DE CLASSIFICATION	Fixe sept catégories distinctes de permis de conduire, dont chacune désigne un certain type de véhicule qui peut être exploitée conformément au niveau de compétence nécessaire à sa conduite.
5. NORMES ET PROCÉDURES D'AUTOCERTIFICATION DES CONDUCTEURS	Fixe les critères relatifs à la certification des transporteurs et des écoles chargés de former les conducteurs de véhicules commerciaux et de vérifier leurs compétences et de délivrer la catégorie de permis qui convient.
6. NORMES MÉDICALES DES CONDUCTEURS	Fixe les normes médicales minimales pour chaque catégorie de permis de conduire ainsi que les impératifs d'un réexamen périodique.
7. PROFIL DES CONDUCTEURS ET DES TRANSPORTEURS	Fixe les renseignements nécessaires au contrôle et à la surveillance du comportement des transporteurs et des conducteurs et à l'imposition des sanctions qui conviennent en cas de comportement insatisfaisant.
8. SUSPENSION DE COURTE DURÉE	Fixe les critères de suspension d'un permis de conduire pour une durée de 24 heures quand le conducteur n'est pas en mesure de conduire son véhicule en raison de facultés affaiblies par l'alcool, la fatigue ou des drogues.
9. HEURES DE SERVICE	Limitation des heures de conduite quotidiennes et hebdomadaires autorisées par les exploitants de véhicules commerciaux.
10. SÉCURITÉ ET ARRIMAGE DES CHARGES	Fixe les critères de retenue pour s'assurer que les charges sont correctement arrimées, couvertes ou protégées.
11. NORMES D'ENTRETIEN ET D'INSPECTION DES VÉHICULES COMMERCIAUX	Fixe les normes minimales pour un programme d'entretien des véhicules commerciaux ainsi que des normes minimales pour l'inspection des véhicules commerciaux selon une fréquence préalable.
12. CONTRÔLE SUR ROUTE ASVC	Fixe les critères minimaux de contrôle sur route des véhicules commerciaux.
13. RAPPORTS D'INSPECTION	Stipule qu'un conducteur doit inspecter son véhicule pour s'assurer de son bon état de fonctionnement avant chaque voyage et qu'il doit noter les résultats dans un rapport; les transporteurs sont tenus de réparer les déficiences constatées. Le conducteur suivant doit avoir sur lui une copie du rapport d'inspection précédent dans l'habitacle du camion.
14. EXAMEN DE CONFORMITÉ	Fixe les sanctions qui seront prises en cas d'infraction au CCS. (En cours d'élaboration)
15. VÉRIFICATION D'INSTALLATION	Fixe les registres qu'un transporteur doit tenir pour permettre au vérificateur de les examiner au terminus du transporteur. La vérification est un examen approfondi des activités d'un transporteur par rapport aux normes de sécurité qui s'appliquent.
16. FORMATION EN PREMIERS SOINS	Établit qu'un conducteur doit suivre volontairement un cours de premiers soins. Cela n'a été adopté comme norme réglementée dans aucune administration.

PARTIE 1 : APPLICATION DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

Le Code canadien de sécurité

La Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR), qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1988, a effectivement déréglé l'industrie des transporteurs routiers d'un point de vue économique (les transporteurs n'ont plus à prouver la nécessité publique; les certificats d'exploitation sont octroyés sous réserve que les requérants satisfassent aux normes de forme physique et aux critères d'assurance et sous réserve également qu'il n'y ait pas d'objection valable à la délivrance d'un certificat d'exploitation). Cela a immédiatement fait craindre à l'industrie et au gouvernement que le niveau de sécurité des transporteurs routiers exploitant des services sur les routes du pays ne se détériore en raison du plus grand nombre de nouveaux venus dans l'industrie. L'approbation de la LTR par le Sénat devait se faire sous réserve de la mise en oeuvre d'un Code canadien de sécurité (CCS) par le gouvernement fédéral de concert avec les gouvernements provinciaux.

Les ministres fédéral et provinciaux des Transports ont signé un protocole d'entente en 1987 en vue d'élaborer et d'appliquer le CCS dont le but est de stimuler la sécurité des transporteurs routiers et de promouvoir l'efficacité de l'industrie des transporteurs routiers au moyen de normes de sécurité uniformes à l'échelle nationale pour les véhicules commerciaux. Le gouvernement fédéral a accepté de contribuer la somme de 8,58 millions de dollars pour l'élaboration des principales normes du CCS et 15 millions de dollars sur cinq ans pour aider les provinces à faire face à la hausse des charges de fonctionnement se rattachant à l'administration et à l'application de ces normes.

Le CCS est un amalgame des pratiques provinciales existantes et il prévoit de nouvelles initiatives qui étoffent les règlements de sécurité et facilitent l'application des normes de sécurité routière et automobile. Certaines provinces ont été contraintes d'entreprendre des travaux beaucoup plus considérables que d'autres pour l'élaboration et l'application des normes du CCS. Même pour les provinces qui étaient plus avancées dans l'élaboration de règlements de sécurité, la législation a dû être révisée pour tenir compte des normes nationales enchâssées dans les normes du CCS.

Au cours des premières années, la physiologie des dépenses a révélé que les provinces concentraient leurs efforts sur les nouvelles initiatives de sécurité importantes (profil des conducteurs et des transporteurs, heures de service, contrôle sur route des véhicules commerciaux ASVC, etc.). Les provinces ont eu recours à des crédits fédéraux pour recruter du personnel, acquérir les équipements et matériels nécessaires et élaborer des systèmes pour permettre l'élaboration et l'application des normes du CCS.

Rappel des faits

L'article 35 de la Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR) stipule que le ministre fédéral des Transports doit présenter un rapport devant chacune des deux Chambres du Parlement sur :

- i) les progrès réalisés dans l'application des règles et normes (du Code canadien de sécurité) concernant l'exploitation sans danger des entreprises extraprovinciales de transport par camion et par autobus; et
- ii) les données statistiques existantes sur l'évolution des collisions routières au Canada mettant en cause des véhicules à moteur exploitées par des entreprises extraprovinciales de transport par camion et par autobus.

Même si l'idée est de se concentrer sur les entreprises extraprovinciales de transport par camion et par autobus, il est peu pratique de faire la distinction entre les entreprises extraprovinciales et intraprovinciales de transport par camion et par autobus lorsqu'on rend compte de la mise en oeuvre des diverses normes de sécurité, étant donné qu'elles s'appliquent aux deux types d'entreprises. C'est pourquoi l'application des normes est présentée collectivement pour les entreprises extraprovinciales et intraprovinciales. De la même façon, les données sur les collisions concernent les véhicules commerciaux (entreprises extraprovinciales et intraprovinciales de transport par camion et par autobus) et également les véhicules non commerciaux à des fins de comparaison. Tout au long de ce rapport, l'expression véhicule commercial désigne un camion d'un poids total en charge égal ou supérieur à 4 500 kg ou un autobus pouvant accueillir au moins dix passagers, conducteur y compris.

Ce rapport est le quatrième à être présenté devant le Parlement. Le premier rapport annuel, celui de l'année 1988, dressait un historique du processus de réforme de la réglementation qui a fait suite à l'adoption de la LTR. Il contenait également une analyse des statistiques sur la sécurité routière jusqu'en 1987. Le deuxième rapport annuel, celui de l'année 1989, rendait compte plus en détail des progrès réalisés dans l'application des normes de sécurité et contenait une récapitulation des statistiques sur les collisions entre 1986 et 1988. Le troisième rapport annuel, celui de 1990, rendait compte également de la mise en oeuvre des normes du CCS en insistant plus particulièrement sur l'importance de l'application de ce code. Il contenait également des statistiques sur la sécurité routière pour la période quinquennale allant de 1986 à 1990.

Le présent rapport (celui de 1991) décrit l'évolution de l'application des normes du CCS en s'appuyant sur les données émanant de deux sondages réalisés en 1993, et à ce titre, il fait le point sur l'application du CCS au mois de juillet 1993. Les données sur les collisions des véhicules commerciaux comportent une analyse tendanciellement des collisions survenues entre 1984 et 1991 au Canada (à l'exclusion du Québec) et contiennent d'autres statistiques sur la sécurité routière pour la période 1989 à 1991 au Canada, Canada, Québec y compris.

Liste de tableaux et graphiques

Figure 1 - Les normes du CCS	2
Figure 2 - Normes mises en oeuvre par administration	3
Figure 3 - Normes mises en oeuvre par norme	4
Figure 4 - Normes mises en oeuvre par administration	4
Figure 5 - Dépenses fédérales relatives au CCS par administration ..	8
Figure 6 - Dépenses fédérales relatives au CCS	9
Figure 7 - Contrôles sur route ASVC	14
Figure 8 - Personnel affecté à l'application du Code	15
Tableau 1 - Nombre de véhicules impliqués dans des collisions de la route à signaler, selon le type de véhicule et la gravité de la collision	18
Tableau 2 - Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route à signaler collisions ayant mis en cause un seul véhicule, selon le type de véhicule et la gravité de la collision	20
Tableau 3 - Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route à signaler, selon le type de véhicules, l'état du véhicule et la gravité de la collision	22
Tableau 4 - Victimes des collisions de la route à selon le type de véhicule et la gravité de la collision	24
Graphique 1 - Nombre de véhicules impliqués dans des collisions de la route à signaler exprimé sous forme de pourcentage de tous les véhicules impliqués dans ces collisions suivant leur gravité	19
Graphique 2 - Nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule: pourcentage de tous les véhicules impliqués dans ces collisions suivant la gravité de la collision	21
Graphique 3 - Pourcentage des véhicules commerciaux défectueux impliqués dans des collisions de la route à signaler	23
Graphique 4 - Usagers de la route tués dans des collisions routières à signaler ayant impliqués des véhicules commerciaux, pour 10 000 véhicules immatriculés et par type de véhicule (Saskatchewan et Ontario)	26
Graphique 5 - Usagers de la route tués dans des collisions routières à signaler ayant impliqués des véhicules commerciaux, pour 10 000 véhicules immatriculés et par type de véhicule	27

Contents

Rappel des faits	iii
Partie 1: Application du Code canadien de sécurité	1
Le Code canadien de sécurité	1
Les normes du CCS	2
Application du CCS	3
Écarts par rapport aux normes du CCS	5
Dépenses fédérales relatives au CCS	8
Respect des normes du CCS	9
Contrôles sur route ASVC	14
Dotation	15
Partie 2: Statistiques sur les collisions de véhicules commerciaux	17
Introduction	17
Nombre de véhicules impliqués dans des collisions de la route à signaler	17
Pourcentage des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route par rapport à tous les véhicules impliqués dans ces collisions	20
Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule	20
Nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions ayant mis en cause un seul véhicule, exprimé sous forme de pourcentage de les véhicules impliqués dans ces collisions	23
État des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de la route à signaler	24
Victimes des collisions de la route à signaler ayant impliqué des véhicules commerciaux et d'autres véhicules, suivant le type de véhicule et la gravité des blessures	25
Indicateurs d'exposition	26

Page



Transport
Canada

Transports
Canada

Deputy Minister Sous-ministre

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

Your file Votre référence

Our file Notre référence


L'honorable Douglas Young, C.P., Député
Ministre des Transports

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous demander de déposer aux fins de
présentation à la Chambre des communes et au Sénat, le rapport sur la
sécurité des véhicules commerciaux au Canada pour l'année 1991.

Le rapport est présenté au Parlement conformément aux dispositions
de l'article 35 de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments
les meilleurs.


Pour Nick Mulder

Canada

Made from recovered materials

Fait de papiers récupérés

03-0019 (07-90)



Rapport annuel

Ministère des Transports

Groupe des politiques et de la coordination

Année civile 1991

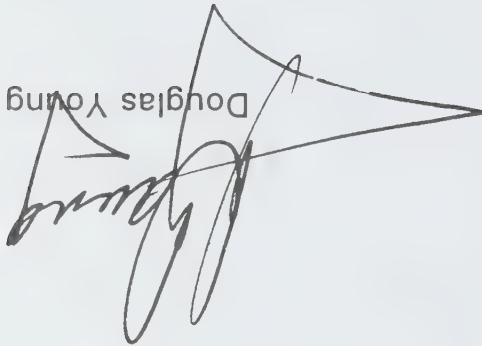
Présenté conformément aux dispositions de la

Loi de 1987 sur les transports routiers

A son Excellence le très honorable Roméo Leblanc, C.P., Gouverneur général et commandant en chef du Canada.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE

Le soussigné a l'honneur de présenter à votre Excellence le rapport annuel sur la sécurité des véhicules commerciaux pour l'année civile 1991.


Douglas Young

Sécurité des véhicules commerciaux au Canada

Quatrième rapport annuel au gouvernement

Préparé par:

Politique et programmes - transporteurs routiers
Groupe des politiques et coordination
Transports Canada
Évaluation et systèmes de données
Groupe de Surface
Transports Canada



Transports Canada
Politiques et
coordination

Transport Canada
Policy and
Coordination

Canada



QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL AU GOUVERNEMENT

Sécurité des véhicules commerciaux au Canada

